

Petteri Katajisto & Lauri Vesanen

Esteettömyys kuntien liikenneturvallisuussuunnittelussa

Esiselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 2/2005



Petteri Katajisto & Lauri Vesanen

Esteettömyys kuntien liikenneturvallisuuksuunnittelussa

Esiselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 2/2005

Kannen kuva: Mikko Järvi

ISSN 1457-9871
ISBN 951-803-409-5
TIEH 3200912

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 1459-1553
ISBN 951-803-410-9
TIEH 3200912-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2005

Julkaisua saatavana:
Tiehallinto, tienpidon suunnittelupalvelut



Tiehallinto
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 2211



Esteettömän liikkumisen tutkimus – ja kehittämishjelma "Elsa" 2003–2006

Esteetön liikennejärjestelmä on sellainen, että myös lapset, iäkkäät ja toimintaesteiset henkilöt suoriutuvat turvallisesti päivittäisestä liikkumisestaan.

Elsa on Liikenne- ja viestintäministeriön poikkihallinnollinen esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämishjelma. Ohjelman taustavaikuttajina ja hankkeiden osarahoittajina ovat useat eri ministeriöt, väylälaitokset sekä järjestöt. Elsa-ohjelma on toteutettu vuosina 2003–2006.

Kolmivuotisella Elsa -ohjelmalla on tuettu työtä liikennejärjestelmän esteettömyyden parantamiseksi ja nostettu aihe esille yleiseen tietoisuuteen. Tärkeä osa ohjelmaa on hankkeiden toteuttaminen ja niiden tuloksista tiedottaminen.

Elsa-ohjelman tavoitteena on, että valtion ylläpitämä liikenneinfrastruktuuri ja julkisen liikenteen palvelut ovat esteettömiä ja turvallisia kaikille. Valtionhallinto toimii yhteistyössä kuntien ja yksityisen sektorin kanssa näiden vastuulla olevien liikennejärjestelmän osien parantamiseksi.

Lisätietoja Elsa -ohjelmasta:

www.elsa.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asiasanat: liikuntaesteiset, esteettömyys, liikenneturvallisuus, kunnat, suunnittelu
Aiheluokka: 10, 82

TIIVISTELMÄ

Liikenneturvallisuus ja esteettömyys ovat molemmat tärkeitä liikennepoliittisia tavoitteita. Ne kohtaavat konkreettisesti kuntien työssä. Kunnat huolehtivat asukkaidensa liikenneturvallisuudesta sekä ympäristöä kehittämällä että kasvatus- ja tiedotustoiminnan avulla. Suuri osa liikenneonnettomuuksista tapahtuu kuntien ylläpitämällä liikenneväylillä. Toisaalta myös esteettömyyden kannalta olennaiset kohteet sijaitsevat pääosin taajamissa.

Tämä esiselvitys on osa laajemmaksi aiottua hanketta, jonka tavoitteena on edistää esteettömyyden huomioon ottamista kuntien liikenneturvallisuustyössä, erityisesti liikenneturvallisuussuunnitelmissa. Esiselvityksen tavoitteena on ollut täsmentää käsiteltävänä olevaa ongelmaa, muodostaa kokonaiskuva nykytilanteesta ja niistä mahdollisuuksista sekä esteistä, joita esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhteensovittamiselle on.

Liikenneturvallisuussuunnittelu ja esteettömyyden parantaminen ovat jossain määrin eri tasoilla tehtäviä töitä. Liikenneturvallisuussuunnittelu on usein tarveselvitys- ja yleissuunnittelutasoista, kun taas esteettömyyspuolella ollaan tekemisissä hyvin pieniltä tuntuvien yksityiskohtienkin kanssa. Liikenneturvallisuustyölle ja erityisesti -suunnitelmille on olemassa melko vakiintuneet toimintamallit. Esteettömyys on sen sijaan käsitteenä vielä vakiintumaton, ja esteettömyyden parantamistyö on monimuotoisempaa.

On kuitenkin monia asioita, jotka yhdistävät esteettömyyttä ja liikenneturvallisuutta ja luovat luonnollisia linkkejä näiden kahden työn välille. Kummallakin työllä on käytännössä varsin yhtenevät tavoitteet. Toimintatavoissa on runsaasti samankaltaisuutta. Esteettömyyden ja turvallisuuden osatekijöistä monet ovat samoja. Lisäksi samat henkilöt ovat usein tekemisissä sekä liikenneturvallisuustyön että esteettömyyden kanssa.

Esteettömyysasioiden esille ottaminen liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä on kannatettavaa ja monin tavoin mahdollista. Se, missä laajuudessa esteettömyyttä on tarkoituksenmukaista sisällyttää liikenneturvallisuussuunnitelmaan ja sen laadintaprosessiin, on hankalampi kysymys. Tavallaan voidaan ajatella esteettömyyden jo olevankin osa liikenneturvallisuustyötä tai liikenneturvallisuustyön osa esteettömyyden edistämistä. Turvaton tai sellaiseksi koettu katu, risteys tai muu kohdehan muodostaa liikumisesteen.

Esteettömyyden sisällyttäminen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmiin vaatii muutoksia niiden perinteiseen työtapaan. Tässä esiselvityksessä on ehdotettu toimenpiteitä, joilla edistetään esteettömyyden huomioon ottamista liikenneturvallisuussuunnitelmissa. Toimenpiteet kohdistuvat niin organisointiin, nykytila-analyysin tekoon, itse suunnitteluun kuin suunnitelman käsitteelyynkin.

Ämnesord: rörelsehindrade, tillgänglighet, trafiksäkerhet, kommuner, planering

Ämnesklass: 10, 82

SAMMANFATTNING

Trafiksäkerhet och tillgänglighet är båda viktiga trafikpolitiska mål. De möts konkret i kommunernas arbete. Kommunerna tar hand om trafiksäkerheten för sina invånare både genom att utveckla miljön och med hjälp av utbildnings- och informationsverksamhet. Största delen av trafikolyckorna sker på trafikleder som kommunerna underhåller. Å andra sidan finns också objekt som är väsentliga med tanke på tillgängligheten huvudsakligen i tätorter.

Denna förstudie är en del av ett mera omfattande projekt, vars mål är att främja att tillgängligheten beaktas i kommunernas trafiksäkerhetsarbete, speciellt i trafiksäkerhetsplanerna. Avsikten med förstudien har varit att precisera det aktuella problemet och skapa en helhetsbild av nuläget och de möjligheter och hinder som finns när tillgängligheten och trafiksäkerheten skall jämkas samman.

Trafiksäkerhetsplaneringen och förbättringen av tillgängligheten är i viss mån arbete på olika nivåer. Trafiksäkerhetsplaneringen sker ofta på behovsutrednings- och utredningsplaneringsnivå, medan tillgänglighetsarbetet ofta består av detaljer som kan kännas mycket små. Det finns ganska etablerade verksamhetsmodeller för trafiksäkerhetsarbetet och speciellt för trafiksäkerhetsplanerna. Tillgängligheten är däremot ännu ganska oetablerad som begrepp och arbetet med att förbättra tillgängligheten är mera varierande.

Det finns dock många saker som förenar tillgängligheten och trafiksäkerheten och bildar naturliga länkar mellan dem. Båda har i praktiken ganska överensstämmande mål och det finns många likheter i verksamhetsformerna. Många av komponenterna inom tillgängligheten och säkerheten är desamma. Dessutom arbetar samma människor ofta med både trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Det är värt att understöda och på många sätt möjligt att lyfta fram tillgänglighetsfaktorerna i samband med trafiksäkerhetsplanerna. I vilken omfattning det är ändamålsenligt att innefatta tillgängligheten i trafiksäkerhetsplanen och processen för utarbetandet av planen är däremot en knepigare fråga. Man kan på ett sätt tänka sig att tillgängligheten redan är en del av trafiksäkerhetsarbetet eller att trafiksäkerhetsarbetet är en del av främjandet av tillgängligheten. En gata, korsning eller någonting annat som är eller upplevs som otrygga utgör ju ett hinder för rörligheten.

Det krävs att det traditionella arbetssättet förändras om man vill innefatta tillgängligheten i kommunernas trafiksäkerhetsplaner. I denna förstudie föreslås åtgärder, med vilka man främjar att tillgängligheten beaktas i trafiksäkerhetsplanerna. Åtgärderna riktas till såväl organiseringen, nulägesanalysen, själva planeringen som behandlingen av planen.

Keywords: disabled, accessibility, road safety, municipalities, planning

SUMMARY

Road safety and unimpeded mobility are both important goals of transport policy. They meet concretely in the work done by municipalities. Municipalities tend to the road safety of inhabitants by developing the surroundings and through education and information. A large portion of traffic accidents occur on transport routes maintained by municipalities. On the other hand, most sites that are essential to unimpeded mobility are also located in population centers.

This preliminary study is part of a more extensive project with the goal of promoting consideration of unimpeded mobility in road safety work done by municipalities, particularly in their road safety plans. The objective of this preliminary study was to pinpoint the problem at hand and form an overall picture of the present situation and the possibilities and barriers involved in integrating unimpeded mobility and road safety.

To some extent, planning road safety and improving unimpeded mobility are done at different levels. Road safety planning is often done at the level of needs analysis and general planning, while unimpeded mobility also involves very small details. The operating models for road safety work and especially for road safety plans are quite well established. On the other hand, the concept of unimpeded mobility is not established yet, and improving unimpeded mobility is more complicated work.

Nevertheless, many issues are common to both unimpeded mobility and road safety, and they form links between these two areas of work. In practice, they both have quite similar objectives. There is much similarity between their operating methods. Many factors of unimpeded mobility and road safety are the same. Furthermore, often the same people are involved in both road safety work and unimpeded mobility work.

It is worthwhile and in many ways possible to bring up unimpeded mobility issues in conjunction with road safety plans. The extent to which it is reasonable to include unimpeded mobility in the road safety planning process is a more difficult question. In a way one could consider unimpeded mobility as an integral part of road safety work or road safety work as a part of promoting unimpeded mobility. After all, an unsafe street, intersection or other location impedes mobility.

Including unimpeded mobility in municipalities' road safety plans requires changes in conventional work methods. This study proposes measures that promote consideration of unimpeded mobility in road safety plans. The measures affect organization, current-state analysis, planning itself, and handling of plans.

ESIPUHE

Tämän esiselvityksen tarkoituksena on ollut selvittää mahdollisuuksia ottaa esteettömyysasioita huomioon laadittaessa kunnallisia liikenneturvallisuus-suunnitelmia. Tavoitteena on ollut muodostaa kokonaiskuva ongelmakentästä sekä niistä mahdollisuuksista ja ongelmista, joita asiaan liittyy.

Työ on toteutettu liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyyden tutkimus-ohjelman (ELSA) puitteissa, ja sen ovat rahoittaneet LVM ja Tiehallinto. Työ on tehty Ramboll Finland Oy:ssä Tampereella, jossa työstä ovat vastanneet DI Petteri Katajisto (projektipäällikkö) ja DI Lauri Vesanen. Työhön ovat osallistuneet myös Christel Kautiala ja Katja Seimelä.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Tytti Viinikainen	Tiehallinto (pj.)
Maija Stenvall	WSP LT-Konsultit (ELSA-koordinaattori)
Jouni Sivenius	Tampereen kaupunki
Harri Leivo	Invalidiliitto
Sonja Heikkinen	Etelä-Suomen lääninhallitus
Matti Joki	Liikenneturva

Lisäksi työtä ovat eri vaiheessa kommentoineet:

Irja Vesanen-Nikitin	LVM
Antti Kärki	Tiehallinto, Turun tiepiiri

Tekijät kiittävät kaikkia ohjausryhmän jäseniä sekä asiantuntijatyöpajan osallistujia. Kiitos myös Marjo Kivelle Stakesiin esteettömyyskyselyn aineistosta ja luvasta sen käyttöön.

Helsingissä

Tiehallinto
Tienpidon suunnittelupalvelut

Sisältö

1	JOHDANTO	13
1.1	Taustaa	13
1.2	Tavoitteet	14
1.3	Työvaiheet ja -menetelmät	14
2	VALTAKUNNALLISET LINJAUKSET	16
2.1	Liikenneturvallisuustyön valtakunnalliset tavoitteet ja strategiat	16
2.2	Valtakunnallinen esteettömyysstrategia	16
2.3	Lainsäädäntö	18
3	LIKENNETURVALLISUUSSUUNNITTELU KUNNISSA	20
3.1	Kunnan liikenneturvallisuustyö	20
3.2	Liikenneturvallisuussuunnitelma ja sen laadinta	20
3.3	Ohjeita ja oppaita liikenneturvallisuustyöhön ja -suunnitelmaan liittyen	24
3.3.1	Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön	24
3.3.2	Kevyen liikenteen suunnittelu	24
3.3.3	Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu	25
3.4	Uusia kehityssuuntia alueellisessa ja paikallisessa liikenneturvallisuustyössä	25
3.4.1	Toimija-malli	25
3.4.2	Seutukunnalliset liikenneturvallisuussuunnitelmat	26
3.4.3	Koetun turvallisuuden merkitys kasvaa	27
4	ESTEETTÖMYYDEN EDISTÄMISTYÖ KUNNISSA	28
4.1	Kunnan esteettömyysstrategia	28
4.1.1	Esteettömyysstrategian tarkoitus ja sisältö	28
4.1.2	Esimerkkejä kaupunkien esteettömyysstrategioista	29
4.2	Esteettömyyskartoitukset	31
4.3	Esteettömyyden edistämistyötä tukevat ohjeet ja oppaat	32
4.3.1	Yleistä	32
4.3.2	Esteetön ympäristö kaikille	32
4.3.3	Esteettömyyden tila	33
4.3.4	SuRaKu -projekti	33
5	ESTEETTÖMYYS LIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ	35
5.1	Yleistä	35
5.2	Esteettömyys- ja liikenneturvallisuustyön vertailua	35
5.3	Esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhdistäminen ja sen laajuus	37
5.4	Esteettömyyden huomioon ottamiseen liittyviä ongelmia	39

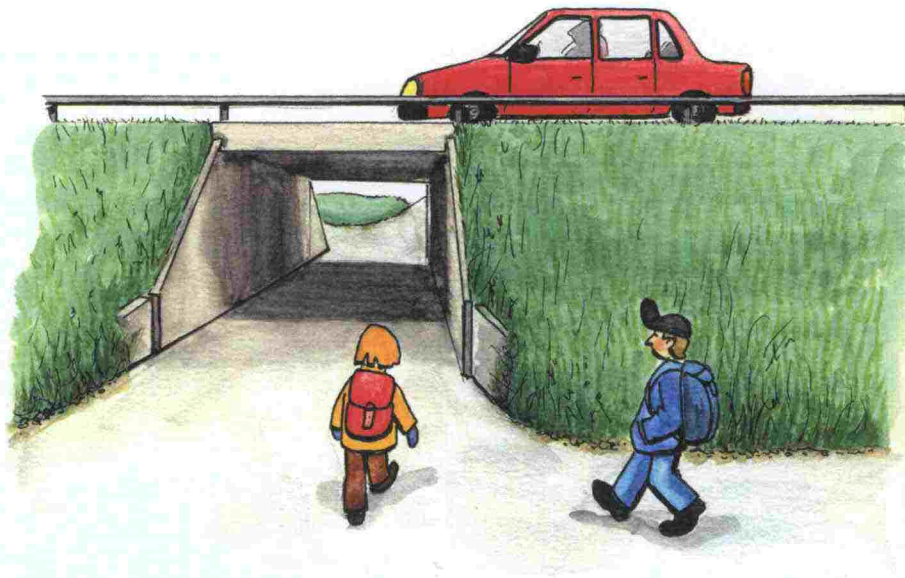
5.5	Keinot ja toimenpiteet	42
6	YHTEENVETO JA SUOSITUKSET	44
6.1	Esteettömyys osaksi liikenneturvallisuustyötä	44
6.2	Toimenpidesuosituks	45
6.2.1	Esteettömyys liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaprosessissa	45
6.2.2	Muut kehittämistarpeet ja suositukset	47
7	KIRJALLISUUSLUETTELO	49
8	LIITTEET	50

1 JOHDANTO

1.1 Taustaa

Liikenneturvallisuus ja esteettömyys ovat molemmat tärkeitä liikennepoliittisia tavoitteita. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on asetettu vaativat tavoitteet vuodelle 2010, minkä lisäksi työtä ohjaa pitkän tähtäimen liikenneturvallisuusvisio. Liikennepoliittiset linjaukset painottavat myös kaikkien ihmisten oikeutta ja mahdollisuutta liikkua, mikä korostaa esteettömyysnäkökulmaa. Esteettömän ympäristön tarve tulee myös kasvamaan tulevaisuudessa mm. väestön ikääntymisen myötä.

Liikenneturvallisuustyötä ohjaa valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma. Tällä hetkellä voimassa oleva suunnitelma koskee vuosia 2001–2005. Vuonna 2003 on valmistunut liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laadittu esteettömyysstrategia "Kohti esteetöntä liikkumista". Liikenteen turvallisuus ja liikkumisen esteettömyys ovat käytännön tasollakin varsin lähellä toisiaan. Monet liikenneturvallisuustoimenpiteet voivat edesauttaa myös esteettömyyden parantamisessa, ja päinvastoin. Toisaalta toimenpiteet voivat vaikuttaa myös toisen tavoitteen kannalta negatiivisesti, ellei niitä ole valittu molempia tavoitteita silmällä pitäen.



Kuva 1. Turvallisuus ja esteettömyys ovat usein lähellä toisiaan.

Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen kohtaavat konkreettisesti kuntien työssä. Kunnat huolehtivat asukkaidensa liikenneturvallisuudesta sekä ympäristöä kehittämällä että kasvatus- ja tiedotustoiminnan avulla. Suuri osa liikenneonnettomuuksista tapahtuu kuntien ylläpitämällä liikenneväylillä. Toisaalta myös esteettömyyden kannalta olennaiset kohteet sijaitsevat pääosin taajamissa.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa edellytetään liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä myös kunnilta. Erityisesti kuntien tulisi

huolehtia siitä, että niissä on ajantasaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat ohjaamassa kunnassa tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmia laaditaan vuosittain useisiin kuntiin ja seutukuntiin. Useimmiten suunnitelmat ovat ns. kokonaisvaltaisia, eli ne kattavat sekä fyysiset liikenneympäristön parantamistoimet että kuntien eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat (ns. koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnittelun).

LVM:n esteettömyysstrategian mukaan periaatteena tulisi olla esteettömyyden huomioon ottaminen aina uutta rakennettaessa ja vanhaa korjattaessa sekä liikkumisen esteiden poistaminen olemassa olevasta infrastruktuurista ja liikennepalveluista.

Tämän selvityksen lähtökohtana on oletamus, että kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien ja liikenneturvallisuustyön yhteydessä olisi hyvät mahdollisuudet edistää myös esteettömyysnäkökohtia.

1.2 Tavoitteet

Tässä raportoitava esiselvitys on osa laajemmaksi aiottua hanketta, jonka tavoitteena on edistää esteettömyyden huomioon ottamista kuntien liikenneturvallisuustyössä, erityisesti liikenneturvallisuussuunnitelmissa. Esiselvityksen tavoitteena on ollut täsmentää käsiteltävänä olevaa ongelmaa, muodostaa kokonaiskuva nykytilanteesta ja niistä mahdollisuuksista sekä esteistä, joita esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhteensovittamiselle on. Vastauksia on pyritty löytämään mm. seuraaviin kysymyksiin:

- miten esteettömyys huomioidaan nykyisin liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaprosessin yhteydessä
- missä työvaiheissa ja asiakohdissa liikenneturvallisuus ja esteettömyysasiat sivuavat toisiaan
- millä tavoin esteettömyyden parantamista ja liikenneturvallisuustoimia voitaisiin paremmin sovittaa yhteen liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaprosessissa
- millä toimenpiteillä saadaan positiivisia vaikutuksia sekä esteettömyyden että turvallisuuden suhteen
- mitkä toimenpiteet aiheuttavat ristiriitaa esteettömyys- ja turvallisuusnäkökohtien välillä
- mitä esteitä näiden tavoitteiden yhteensovittamiselle on olemassa, ja miten ne voidaan voittaa.

1.3 Työvaiheet ja -menetelmät

Kirjallisuuskatsaus

Esiselvityksessä on tehty lyhyt katsaus olemassa olevaan kirjalliseen materiaaliin, joka käsittelee esteettömyyttä ja liikenneturvallisuutta. Katsaukseen on otettu pääasiassa sellaista aineistoa, jolla on yhtymäkohtia kuntien liikenneturvallisuus- tai esteettömyystyöhön, mutta lisäksi on tarkasteltu lyhyesti myös valtakunnallisia strategioita, jotka muodostavat perustan myös alue- ja paikallistason työlle. Tätä raporttia ei kuitenkaan ole tarkoitettu kattavaksi kirjallisuuskatsaukseksi aiheesta.

Tehtyjen strategioiden ja suunnitelmien tarkastelu

Työn kestäessä on käyty läpi kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmia, esteettömyysstrategioita ja -suunnitelmia. Pääasiallinen tarkoitus tälle on ollut prosessikuvausten muodostaminen. Tarkoituksena ei ole ollut kritisoida tai arvioida kyseisten suunnitelmien onnistumista, vaan etsiä niitä työvaiheita ja asioita, joissa liikenneturvallisuus- ja esteettömyysasiat erityisesti kohtaavat, ja joissa olisi erityisen tärkeää ottaa huomioon molemmat näkökulmat yhdessä.

Sähköpostikysely

Työn yhteydessä tehtiin sähköpostikysely, jonka tarkoituksena oli mm. täydentää edellä mainittuja työvaiheita ja niiden aikana havaittuja asioita. Kysely lähetettiin 35 liikenneturvallisuuden ja/tai esteettömyyden asiantuntijalle. Vastauksia saatiin 16 kappaletta. Sähköpostikyselyn kysymykset ovat liitteessä 1.

Asiantuntijatyöpaja

Asiantuntijatyöpaja järjestettiin 29.10.2004 Tiehallinnon tiloissa Helsingin Pasilassa. Työpajaan osallistui yhdeksän henkilöä (osallistujat liitteessä 2). Työpajan tehtävänä oli tiivistää työn aikana muodostunutta kuvaa ongelmakentästä ja konkretisoida toimintatapoja esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhteensovittamiseksi kuntien työssä.

Työpajassa käytiin läpi työn aikana syntyneitä ajatuksia ja sähköpostikyselyn tuloksia. Niiden pohjalta keskusteltiin esteettömyyden huomioimisesta kuntien liikenneturvallisuussuunnittelussa ja tehtiin asiaa konkretisoiva ryhmätyö.

Muu käytetty aineisto

Tätä työtä tehtäessä käytössä oli myös Stakesin keväällä 2004 tekemän esteettömyyskyselyn vastaukset koottuna Excel-taulukkoon. Tätä dataa on käytetty hyväksi mm. suunniteltaessa sähköpostikyselyä ja työpajaa, minkä lisäksi se on auttanut ongelman hahmottelussa ja aiheeseen orientoitumisessa.

2 VALTAKUNNALLISET LINJAUKSET

2.1 Liikenneturvallisuustyön valtakunnalliset tavoitteet ja strategiat

Liikenneturvallisuustyötä ohjaa valtakunnan tasolla Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001–2005. Suunnitelma on liikenne- ja viestintäministeriön neuvoo-antavana elimenä toimivan liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan laatima suositus, jonka pohjalta on tehty valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta tammikuussa 2001. Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa ovat edustettuina keskeiset ministeriöt, hallinnonalan virastot, sidosryhmät, etujärjestöt ja liikenneturvallisuustutkimus. Seuraavan valtakunnallisen suunnitelman laatiminen vuosille 2006–2010 on käynnistynyt syksyllä 2004.

Suunnitelmaan sisältyvän liikenneturvallisuusvision mukaan ”tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Tämä merkitsee liikenneturvallisuustyön keskittymistä vakaviin henkilövahinko-onnettomuuksiin.

Suunnitelma sisältää liikenneturvallisuusvision ja sitä tukevat määrälliset tavoitteet, lyhyen ja pitkän aikavälin painopistealueet ja noin 50 nimettyä toimenpidettä. Toimenpiteisiin sisältyy myös kuntien toteutettaviksi määriteltyjä toimia. Mm nopeusrajoitus- ja liikenteen rauhoittamistoimet ovat näistä sellaisia, joilla on yhtymäkohtaa esteettömyyteenkin. Lisäksi suunnitelmaan perustuva valtioneuvoston periaatepäätös asettaa kunnille tavoitteeksi ajan-
tasaisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen ja kansalaisten aktivoimisen liikenneturvallisuustyöhön.

Läänit laativat omat liikenneturvallisuussuunnitelmansa valtakunnallisten linjausten perusteella. Läänien suunnitelmat tulevat hieman lähemmäksi kuntia, joissa valtakunnallista suunnitelmaa tunnetaan varsin vaihtelevasti. Myös Tiehallinto suunnittelee omaa liikenneturvallisuustoimintaansa valtakunnallisen suunnitelman ja liikenne- ja viestintäministeriön asettamien tulostavoitteiden perusteella.

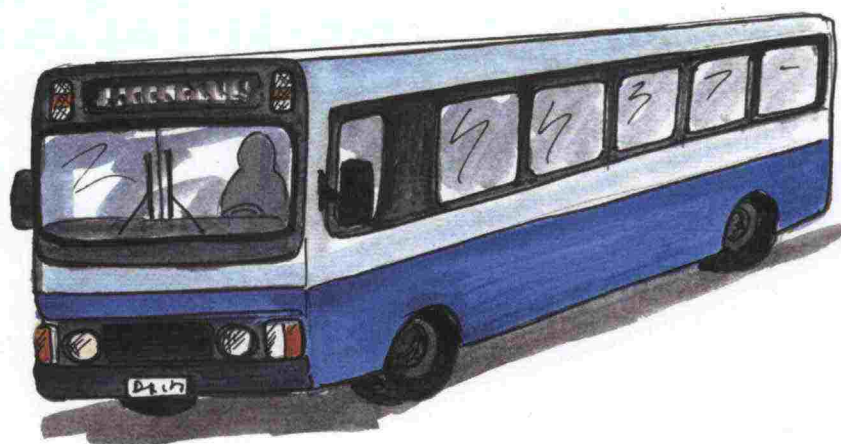
Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma on luettavissa Internetissä:
www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/liikenne/turvallisuus/liiturlin.htm

Valtioneuvoston periaatepäätös löytyy myös Internetistä:
www.mintc.fi/oliver/upl606-Valtioneuvoston-periaatepaatos.pdf

2.2 Valtakunnallinen esteettömyysstrategia

Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia ”*Kohti esteetöntä liikumista*” on tehty yhteistyössä eri ministeriöiden, Kuntaliiton sekä ministeriön hallinnonalalla toimivien julkisten organisaatioiden kanssa. Kyseessä on osa liikenne- ja viestintäministeriön pitkän aikavälin suunnittelua palvelevaa strategia työtä.

Strategian lähtökohtina ovat sosiaalisen tasa-arvon edistäminen ja syrjimättömyyden periaate, varautuminen väestön ikääntymiseen, liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus sekä joukkoliikenteen laadun parantaminen.



Kuva 2. Joukkoliikenteen matkaketjujen esteettömyydellä vaikutetaan liikennejärjestelmän toimivuuteen ja turvallisuuteen.

Useissa strategian tavoitteissa on analogioita liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi yksi strategian päätavoitteista on esteettömyyden huomioon ottaminen uutta rakennettaessa ja vanhaa korjattaessa. Samaan päämäärään pyritään myös liikenneturvallisuuden alueella. Käytännön toimenpiteinä huomioon ottaminen tarkoittaa strategian mukaan esteettömyyden mukaan ottamista suunnitteluohjeisiin. Suunnitteluohjeiden päivityksen ohella tulisi kiinnittää huomiota suunnittelun laadunvalvontaan. Hyvä käytäntö tähän ovat esimerkiksi esteettömyystarkastukset, jossa kohde käydään läpi systemaattisesti jo suunnitteluvaiheessa esteettömyyden näkökulmasta. Vastaavanlaisia liikenneturvallisuustarkastuksia on tehty Suomessa jo useita vuosia.

Strategiassa nostetaan esiin kuntien keskeinen rooli esteettömän liikkumisympäristön ja liikennepalvelujen luomisessa. Kunnan henkilöstön riittävää tietämystä liikkumisen ongelmista ja toimivista ratkaisumalleista pidetään tärkeänä. Huomiota tulisi strategian mukaan kiinnittää myös hallintokuntien toimintatapoihin ja kuntalaisten vaikutusmahdollisuuksiin. Liikenneturvallisuusprosessissa edellä mainittuja tekijöitä pyritään kehittämään suunnitelman laadinnan aikana ja sen jälkeen liikenneturvallisuusryhmän työllä sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmien kautta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tulisi strategian mukaan ottaa vastuu esteettömyyden edistämisestä ja siihen liittyvien yhteistyömuotojen kehittämisestä muiden hallinnonalojen, kuntien ja yksityisen sektorin kanssa. Valtion hallinnolle asetetut tavoitteet ja toimintalinjat esteettömyydelle ovat osin samankaltaisia niiden liikenneturvallisuustoimien kanssa. Kuntien työtä lähinnä olevia organisaatioita liikennehallinnon alalla ovat Tiehallinto ja lääninhallitukset.

Lääninhallitusten tulisi strategian mukaan kehittää omaa toimintaansa esteettömyyden alueellisina asiantuntijoina ja edistää yhteistyötä esteettömän liikennejärjestelmän edistämiseksi. Käytännössä lääninhallitukset rahoittaisi-

vat hankkeita, kokoaisivat yhteistyötahoja ja jakaisivat tietoa esimerkiksi siitä, missä kuntien, Tiehallinnon ja joukkoliikenneterminalien esteettömyyskartoituksia on tehty ja missä niitä tullaan tekemään. Lääninhallituksen rooli olisi siis esteettömyysasioissa hyvin samankaltainen kuin sen liikenneturvallisuustyö tällä hetkellä. Käytännössä työtä tekisivät jopa samat henkilöt.

Eräs strategiassa mainittu lääninhallitusten konkreettinen keino edistää esteettömyyttä on lisätä laatutekijöitä osto- ja kilpailuttamisliikenteen asiakirjoihin. Paremman kaluston lisäksi korostetaan, että kuljettajien koulutuksessa tulisi kiinnittää huomiota liikkumista helpottavan tekniikan käytön osaamiseen sekä pehmeään, matkustajille turvallisen ajotavan omaksumiseen.

Tiehallinnon tulee omalta osaltaan kehittää tieinfrastruktuuria siten, että kävely- ja jalankulkuympäristö on mahdollisimman esteetön ja turvallinen kaikille väestöryhmille. Lisäksi joukkoliikenteen esteetömmille matkaketjuille ja iäkkäiden sekä liikkumis- ja toimimiseesteisten autoilijoiden turvalliselle liikkumiselle tulee luoda edellytykset. Esteettömyyskartoitukset ovat Tiehallinnollekin keino edistää esteettömyyttä ja siihen liittyvää osaamista. Strategiassa edellytetään myös, että Tiehallinto selvittää toimintamalleja esteettömyyden sisällyttämiseksi osaksi normaalia tienpitoa.

Maankäytön suunnittelu vaatii huomiota sekä liikennehallinnonalan organisaatioilta että hallinnonalojen yhteistyötä. Sillä on ratkaiseva merkitys sekä esteettömyyteen että liikenneturvallisuuteen. Strategian mukaan etenkin palvelurakenteen suunnittelulla voidaan parantaa esteettömyyttä merkittävästi. Esimerkiksi lyhyet välimatkat lähipalveluihin sekä palvelujen sijoittuminen liikenneverkostollisesti oikeisiin kohtiin parantavat liikkumis- ja toimintaesteiden edellytyksiä.

Valtakunnallinen esteettömyysstrategia on saatavilla Internetissä:

www.mintc.fi/oliver/upl509-Esteettomyysstrategia_osa1.pdf

www.mintc.fi/oliver/upl510-Esteettomyysstrategia_osa2.pdf

2.3 Lainsäädäntö

Kenties voimakkain kannanotto esteettömyyden puolesta sisältyy perustuslakiin, jonka mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan mm. terveydentilan tai vammaisuuden perusteella.

Alueidenkäytön suunnittelua ohjaavat maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) ja siihen liittyvät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka valtioneuvosto on vahvistanut. Alueidenkäyttötavoitteet ovat lakiin perustuva alueiden käytön ohjausväline.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa edellytetään, että eri väestöryhmien tarpeet otetaan tasavertaisesti huomioon. Elinympäristön laadun parantamiseksi on vahvistettava ympäristön terveellisyyttä, turvallisuutta, toimivuutta ja viihtyisyyttä. Palveluiden ja työpaikkojen on oltava hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa.

Yhdyskuntarakennetta tulee tavoitteiden mukaan eheyttää. Tämä palvelee sekä liikenneturvallisuuden että esteettömyyden parantamista, kuten myös kestävästä kehitystä.

3 LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITTELU KUNNISSA

3.1 Kunnan liikenneturvallisuustyö

Kunnan liikenneturvallisuustyö ja -suunnittelu on, tai sen ainakin tulisi olla jatkuva prosessi. Kunnassa tehtävä liikenneturvallisuustyö tapahtuu eri hallintokunnissa niiden kunkin oman toimialan puitteissa ja normaaliin toimintaan kuuluvien tehtävien yhteydessä. Työtä ohjaavat kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma ja hallintokuntakohtaiset toimintasuunnitelmat. Kunnat toimivat liikenneturvallisuustyössä yhdessä ulkopuolisten tahojen ja sidosryhmien kanssa. Näitä tahoja ovat mm. lääninhallitus, Liikenneturva, Tiehallinnon tiepiiri ja poliisi.

Ideaalitilanteessa kunnassa toimii aktiivinen liikenneturvallisuusryhmä, joka kokoontuu säännöllisesti sekä seuraa ja koordinoi kunnan liikenneturvallisuustilannetta, liikennekäyttäytymistä sekä suunnitelmien ja toimenpiteiden toteutusta. Ryhmään kuuluu edustaja kaikista hallintokunnista ja sen toimintaan osallistuvat ainakin tarvittaessa myös edellä mainittujen kunnan ulkopuolisten tahojen edustajia. Ryhmä pitää huolta hallintokuntakohtaisten toimintasuunnitelmien ajantasaisuudesta ja päivittää ne riittävän usein. Ryhmän tehtävänä on huolehtia liikenneturvallisuustyön jatkuvuudesta ja aktiivisuudesta.

Varsinainen liikenneturvallisuussuunnitelma on tällaisessa tapauksessa eräänlainen välitilinpäätös, jossa päivitetään tilanne ja laaditaan toimintastrategia useaksi vuodeksi eteenpäin. Tässä yhteydessä otetaan huomioon myös valtakunnallisten ja alueellisten suuntaviivojen ja tavoitteiden muutokset.

Valitettavan usein liikenneturvallisuustyö ei kuitenkaan kunnassa säily riittävän aktiivisena suunnitelman valmistumisen jälkeen. Tällöin joudutaan seuraavan kerran liikenneturvallisuussuunnitelmaa laadittaessa tai päivitettäessä organisoimaan ja käynnistämään kunnan eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyö jopa kokonaan uudestaan. Tämä vie usein resursseja varsinaiselta toimenpidesuunnittelulta, koska pääsääntöisesti suunnitelmat tilataan ulkopuoliselta konsultilta, ja niihin on käytettävissä rajallinen määrä rahoitusta.

Kunnan koko vaikuttaa liikenneturvallisuustyöhön. Vain suurimmissa kaupungeissa on liikenneinsinööri, pienissä kunnissa teknisen puolen liikennesuunnitteluresurssit voivat olla hyvin pienet. Kunnan pienuus voi toisaalta olla myös mahdollisuus, jos liikenneturvallisuustyöryhmään saadaan asiasta innostuneet henkilöt ja sen toiminta muodostuu tiiviiksi ja aktiiviseksi.

3.2 Liikenneturvallisuussuunnitelma ja sen laadinta

Valtakunnallisten tavoitteiden mukaan jokaisessa kunnassa tulisi olla ajantasainen liikenneturvallisuussuunnitelma. Kunnat ovatkin laatineet suunnitelmia melko ahkerasti, mihin on osaltaan vaikuttanut liikenne- ja viestintä-

ministeriön vuodesta 1999 alkaen myöntämä rahoitusosuus (ns. kuntakanustin-menettely) kunnallisille liikenneturvallisuuden kehittämishankkeille. Myös tiepiirit ovat aktiivisesti tukeneet alueidensa kuntia laatimaan liikenneturvallisuussuunnitelmat yhteistyössä muiden keskeisten toimijoiden kanssa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaprosessi on pääpiirteissään kuvattu kuvan 3 kaaviossa. Suunnitelman laadintaan on vakiintunut pääpiirteiltään melko yhtenäinen toimintamalli, vaikka alueittaisia eroja yksityiskohtien suhteen löytyy paljonkin. Lisäksi eri konsulteilla on luonnollisesti jossain määrin erilaiset toimintamenetelmät.

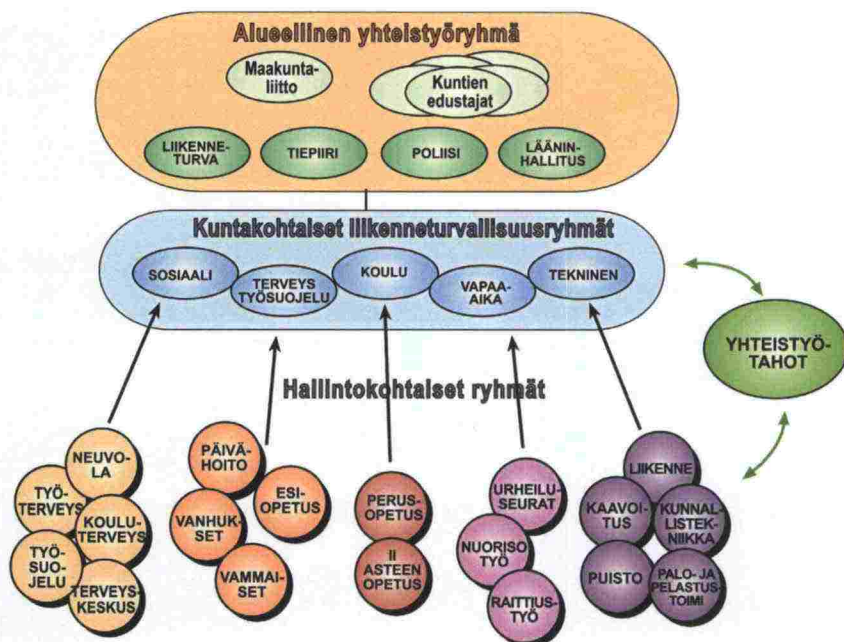


Kuva 3. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaprosessi.

Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat laaditaan useimmiten ns. kokonaisvaltaisina, eli ne sisältävät sekä liikenneympäristön parantamisen että hallintokuntien liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustoimien suunnitelman. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta on kunnan liikenneturvallisuustyön

”kiertokulkuun” kuuluva projekti, joka kunnasta riippuen tehdään noin 5–10 vuoden välein. Suunnitelman laatii useimmiten konsultti, ja työtä ohjaamaan perustetaan ohjausryhmä, johon kuuluvat edustajat ainakin kunnasta, konsultilta, tiepiiristä ja liikenneturvasta. Ryhmässä voivat olla edustettuina myös lääninhallitus, poliisi, maakuntaliitto, ympäristökeskus ja joskus paikallisia yrityksiä.

Eräs ensimmäisistä työvaiheista on perustaa kunnan liikenneturvallisuusryhmä tai jos se on jo olemassa, varmistua sen toimintakyvystä ja aktiivisuudesta. Tämä ryhmä voi toimia suunnitelmaprojektin ohjausryhmänä täydennettynä em. ulkopuolisten tahojen edustajilla. Lisäksi perustetaan kullekin liikenneturvallisuustyöhön osallistuvalla hallintokunnalla oma hallintokuntaryhmä, johon kuuluvat hallintokunnan eri toimialojen edustajat. Työvaihe on jatkon kannalta keskeinen, koska liikenneturvallisuusryhmän aktiivisuus ja kiinnostus ovat tärkeitä kunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden ja tehokkuuden kannalta.



Kuva 4. Liikenneturvallisuustyön organisointi kunnassa.

Suunnitelman laadinta jatkuu nykytila- ja ongelmakartoitusten ja -analyysien teolla. Tähän vaiheeseen sisältyy useimmiten ainakin maastokäyntejä sekä kyselyjä, joiden avulla paikannetaan liikenneympäristön ongelmakohteita ja muita mahdollisia turvallisuuspuutteita. Kyselyiden kohderyhmänä koululaiset ovat suosituimpia osittain heidän helpon tavoitettavuutensa vuoksi, mutta myös vanhukset ovat kohtalaisen usein kyselyiden kohteena. Lisäksi nykytilakartoituksen yhteydessä käydään läpi kunnassa tehtävä liikenneturvallisuustyö ja sen aktiivisuus.

Tavoitteiden asettelu on suunnitelman toteuttamisen ja liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden ja tehokkuuden kannalta oleellinen työvaihe. Tärkeää on määritellä kunnan liikenneturvallisuustyölle tavoitteet, jotka ovat yhtä aikaa haastavia, realistisia ja riittävän helposti mittareilla seurattavia. Pelkkien määrällisten tavoitteiden asettaminen ei riitä toiminnan ohjaamiseen, sillä kuntatasolla henkilövahinkojen ja onnettomuuksien määrät ovat usein pieniä,

eikä niiden suoraa yhteyttä eri toimintoihin voida osoittaa. Tämä vuoksi on asetettava laadullisia (toiminnallisia) tavoitteita, jotka kuvaavat kunnan liikenneturvallisuustyön eri toimintojen laatua ja aktiivisuutta.

Toiminnalliset tavoitteet voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:

- Kuntalaisten aktiivisuuden lisääminen liikenneturvallisuustyössä
- Nopeustason alentaminen
- Maankäytön suunnittelun ja liikenneturvallisuuden yhteensovittaminen
- Liikkumistarpeen vähentäminen
- Turvallisten kulkumuotojen käytön lisääminen
- Liikenneturvallisuuden arvostuksen ja liikenneturvallisuustietouden lisääminen päätöksenteossa
- Liikennesääntöjen noudattamisen sääntöjä rikkovien kiinnijäämisriskin lisääminen

Tavoitteiden asettamisen yhteydessä määritellään myös toiminnan painopisteet. Painopisteet valitaan siten, että ne vastaavat nykytila-analyyssissä havaittuihin ongelmiin ja auttavat saavuttamaan asetetut tavoitteet.

Painopistealueet puolestaan ohjaavat liikenneympäristön toimenpideohjelman ja hallintokuntien toimintasuunnitelmien laatimista. Nämä ovat konkreettisia toteutettaviksi tarkoitettuja suunnitelmia, joiden toteuttamiseen tarvittavat resurssit on myös mietittävä ja varmistettava mielellään tässä vaiheessa.

Tärkeä työvaihe on myös seurannan suunnittelu, johon joskus kiinnitetään aivan liian vähän huomiota. Ilman organisoitua seurantaakin hyväkin suunnitelma voi jäädä toteutumatta, ja paljon rahaa ja työtä valuu hukkaan. Usein seuranta organisoidaan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän vastuulle.

Suunnitelman käsittely tapahtuu hyvin vaihtelevasti. Joissakin kunnissa suunnitelmat viedään valmiina tai luonnoksina poliittisten elinten käsiteltäviksi, toisissa käsittely tapahtuu virkamiestasolla, mutta joskus suunnitelmaa ei käsitellä liikenneturvallisuusryhmän ulkopuolella juuri lainkaan. Suunnitelman käsittely olisi keino sitouttaa toteuttamisen kannalta tärkeät tahot, mutta tätä mahdollisuutta käytetään vaihtelevasti tai ei lainkaan hyväksi.

Monien liikenneturvallisuustyössä mukana olevien mielestä hallintokuntien toimintasuunnitelmien (eli ns. kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön) merkitys kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmissa on viime aikoina korostunut. Tämä johtuu pääasiassa seuraavista tekijöistä:

- vakavimmat ns. mustat pisteet on suurelta osin jo korjattu, ja merkittävien turvallisuusparannusten saavuttaminen ympäristöä yhä parantamalla on kallista, kun taas integroimalla liikenneturvallisuustyö osaksi normaalia toimintaa eri hallintokunnissa voidaan parantaa turvallisuutta ilman suuria lisäkustannuksia
- liikenneympäristön ongelmakohtat kyetään hoitamaan kunnan ja tiepiirin ominkin voimin, mutta hallintokuntien työn kehittämisessä ja organisoimisessa tarvitaan useimmiten ulkopuolista apua
- hallintokuntien työn kautta päästään ennalta ehkäisevästi käsiksi nuorten kuljettajien ongelmiin (alkoholi ja huumeet) sekä liikennesäännöistä piittaamattomuuteen.

vanhusten, näkövammaisten ja pyörätuolilla liikkuvien kannalta. Useimmiten esteettömyysnäkökulma on kuitenkin enintään taka-alalla.

Ohje löytyy internetistä osoitteesta
<http://alk.tiehallinto.fi/thohje/keвлиisu.pdf>

3.3.3 Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu

Vuonna 2000 valmistunut ohje pohjautuu valtioneuvoston edellisessä, vuonna 1997 tehdyssä liikenneturvallisuutta koskevassa periaatepäätöksessä esitettyyn kannanottoon taajamien nopeusrajoitusjärjestelmän porrastamisesta. Tämä toimenpide on mukana myös liikenneturvallisuussuunnitelmas-
sa vuosille 2001–2005 ja vuonna 2001 tehdyssä periaatepäätöksessä.

Ohje on tarkoitettu nopeusrajoitusten suunnitteluun sekä taajamissa sijaitse-
villa yleisillä teillä että kuntien katuverkolla. Taustalla ovat tutkimustulokset
kuoleman todennäköisyyksistä eri nopeuksilla auton ja jalankulkijan välisissä
törmäyksissä. Ohjeen mukaan taajamien nopeusrajoitusjärjestelmän yhtenä
tavoitteena on vanhusten, lasten ja liikkumisesteisten turvallisen liikkumisen
mahdollistaminen.

Ohjeen mukaan yleisimmin sopiva nopeusrajoitus taajamissa on 30–40
km/h. Esimerkiksi maankäyttöä palvelevilla kaduilla, joilla on suoria tonttiliit-
tymiä, tulisi ohjeen mukaan suosia 30 km/h nopeusrajoitusta. Erityistä huo-
miota tulisi kiinnittää koulujen, päiväkotien ja palvelutalojen tms. kohteiden
ympäristön nopeusrajoituksiin.

Ohje löytyy internetistä osoitteesta
http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2130017_00.pdf

3.4 Uusia kehityssuuntia alueellisessa ja paikallisessa liikenne- turvallisuustyössä

3.4.1 Toimija-malli

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Tiehallinnon tilauksesta toteutetussa
”Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen” -nimisessä hankkeessa luo-
ttiin alueellisen liikenneturvallisuustyön toimintamalli, joka perustuu siihen,
että alueilla (lääni, maakunta, tiepiiri tms.) on nimetty ns. toimija, jonka teh-
tävänä on erityisesti huolehtia kuntien liikenneturvallisuustyön tukemisesta ja
alue- ja paikallistason organisaatioiden välisestä tiedonkulusta.

Toimintamalli ei tuo sinänsä uusia organisaatioita tai väliportaita liikennetur-
vallisuustyöhön, vaan sillä yritetään varmistaa kuntien työn tukemiseen riit-
tävät resurssit. Toimijan toiminta-alueen maantieteellinen laajuus voi vaih-
della riippuen mm. läänissä omaksutusta toimintatavasta.

Toimijan tehtäviä ovat mm.

- Kuntien työn tukeminen (koulutuksen organisointi, materiaalin tuottami-
nen ja toimittaminen, yleinen tiedottaminen liikenneturvallisuusasioista)

- Kuntien liikenneturvallisuustyön ja -tilanteen seuraaminen sekä passiivisten kuntien aktivointi
- Yleisen kehityksen seuranta ja aktiivinen kehitystyö
- Liikenneturvallisuustyön mittareiden ylläpito
- Raportointi läänin neuvottelukunnalle tai alueellisille ryhmille

Toimijan tarkoitus on tehdä liikenneturvallisuustyöstä aiempaa koordinoitumpaa. Tärkeintä on, että toimijan käyttö mahdollistaa suuremman panostuksen nimenomaan kuntien työn tukemiseen.

Periaatteessa liikenneturvallisuustoimijan tehtäviin voisi ajatella yhdistettävän myös esteettömyysasioiden hoitoa ja niihin liittyvää tiedottamista. Lisäksi vastaava malli voisi tulla kyseeseen esteettömyyden edistämistyössä.

Toimija-mallia koskeva laajempi kokeilu käynnistyy vuoden 2005 alusta Itä-Suomen läänin alueella. Kyseessä on itäisten tiepiirien, Itä-Suomen läänin sekä liikenne- ja viestintäministeriön kehittämishanke. Länsi-Suomen ja Etelä-Suomen lääninhallituksiin on vuonna 2004 palkattu liikennesuunnittelijat, joiden toimenkuva vastaa hyvin pitkälle toimijan tehtäviä.

3.4.2 Seutukunnalliset liikenneturvallisuussuunnitelmat

Viime vuosina liikenneturvallisuussuunnitelmia on alettu laatia ns. seudullisina, eli tietyn seutukokonaisuuden muodostaviin kuntiin samanaikaisesti. Usein suunnittelualueena on 2–4 kuntaa, mutta varsinkin Lounais-Suomessa, missä kunnat ovat pieniä, voi suunnittelun kohteena olla samanaikaisesti yli 10 kuntaa.

Seudullisten suunnitelmien etuja ovat mm. seutuyhteistyön mahdollisuus, vertaisoppiminen kuntien kesken sekä mahdollisuus säästää suunnittelu- ja tukiresursseissa ja kustannuksissa kuntaa kohden. Varsinkin esteettömyyden huomioon ottamisen kannalta negatiivisella puolella on kuitenkin paine suunnitelmien tarkkuustason muuttamiseen karkeammaksi. Tällöin liikenneympäristön ongelmien kartoitus, joka esteettömyyden parantamisen kannalta on olennaista, saattaa jättää muut kuin liikenneturvallisuuden kannalta vakavimmat puutteet liian vähälle huomiolle.

Seutukunnallisten liikenneturvallisuussuunnitelmien lisäksi seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat yleistymässä. Näiden yhteydessä muodostetaan usein seudullisia seurantaryhmiä, jotka voivat toimia myös seudullisen liikenneturvallisuustyön ylläpitäjinä ja koordinaattoreina. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttamista koskeviin aiesopimuksiin voidaan myös liittää liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpideohjelmia.

Nykyisin vain harva kunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma on ensimmäinen laatuaan kyseisessä kunnassa. Liikenneturvallisuussuunnitelmien sisällön täytyykin jossain määrin uudistua. Esteettömyyden mukaan ottaminen sopivalla tavalla voisi olla eräs keino tuoda suunnitelmiin uusia aineksia.

3.4.3 Koetun turvallisuuden merkitys kasvaa

Kuntatasolla liikenneonnettomuuksissa kuolleiden, henkilövahinkojen ja jopa onnettomuuksien kokonaismäärät jäävät melko pieniksi. Liikenneturvallisuustilannetta ja sen kehittymistä on silloin vaikea arvioida pelkästään tilastojen perusteella. Jo pitkään liikenneturvallisuustyössä ja kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnassa onkin ollut suurena haasteena se, miten ottaa huomioon tienkäyttäjien kokemaa turvallisuudentunnetta, joka ei välity tilastoista. Lisäksi koettu turvallisuus saattaa olla suuresti ristiriidassa sen käsityksen kanssa, mikä saadaan pelkästään onnettomuuslukuja tutkimalla.

Useimmiten liikenneturvallisuussuunnittelussa pyritään selvittämään turvallisuuden kokemista ja tilastojen ulkopuolelle jääviä ongelmakohtia erilaisten kyselyjen avulla. Usein kyselyjen kohteena ovat koululaiset. Tämä johtuu mm. siitä, että koululaisten ja koulumatkojen turvallisuus on tärkeä asia, minkä lisäksi koululaiset liikkuvat paljon. Heidät on myös kyselyä varten helppo tavoittaa.

Esteettömyyden kannalta koetun turvallisuuden merkitys tilastojen rinnalla korostuu entisestään, koska esteettömyysongelmia harvoin voidaan havaita onnettomuuslukujen perusteella. Päinvastoin, tie tai alue, jolla ei ole lainkaan onnettomuuksia, voidaan kokea niin turvattomaksi, että sillä liikkumista välte-tään. Tällöin se itsessään muodostaa liikkumisesteen. Samoin liikenneturval-lisuudeltaan ongelmattomalta vaikuttava väylä voikin olla kevyen liikenteen käyttäjille hankalasti saavutettava.

Koetun turvallisuuden ja esteettömyyden välillä on usein yhteys, jonka esille tuomiseksi liikenneturvallisuussuunnitelmien kyselyosuutta tulisi kehittää. Uusien kohderyhmien ottaminen mukaan kyselyihin ja kyselyjen toteutuksen ja sisällön miettiminen jokaisessa suunnitelmassa erikseen edesauttaisi esteettömyystavoitteen toteutumista.

4 ESTEETTÖMYYDEN EDISTÄMISTYÖ KUNNISSA

4.1 Kunnan esteettömyysstrategia

4.1.1 Esteettömyysstrategian tarkoitus ja sisältö

Kunnan esteettömyysstrategia tähtää kokonaisvaltaiseen ja pitkällä aikavälillä tapahtuvaan taajamaympäristön esteettömyyden, toimivuuden ja käytettävyyden kehittämiseen. Strategiassa tarkastellaan esteettömyyttä laajasti ja monipuolisesti eri näkökulmilla. Fyysisten esteiden poistamisen ohella pyritään ennen kaikkea aktivoimaan esteettömyyteen vaikuttavia osapuolia ja vaikuttamaan ihmisten asenteisiin.

Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus Stakes kartoitti keväällä 2004 kyselyllä kuntien tekemiä esteettömyysstrategioita ja -kartoituksia. Kyselyyn vastasi 182 kuntaa. Vastanneista kunnista vain neljässä oli tehty esteettömyysstrategia. Kuusi kuntaa ilmoitti suunnittelevansa strategian tekemistä. Keskimäärin joka viidennessä kyselyyn vastanneessa kunnassa esteettömyyttä käsiteltiin osana kunnan muuta strategista ohjelmaa tai mainittiin kunnan poliittisissa tavoitteissa. Yleisimmin esteettömyysstrategian laadinnasta vastasi tekninen toimi, sosiaali- ja terveystoimi tai molemmat yhdessä. Hallinnon ulkopuolisista sidosryhmistä mukana olivat useimmiten vammais- ja ikäihmisten järjestöt.

Yleiskattavan prosessikuvauksen laatiminen esteettömyysstrategioista on niiden vähyyden vuoksi vaikeaa. Laajimman ja kattavimman kuntakohtaisen strategian on tehnyt Helsingin kaupunki vuonna 2000. Seuraavassa on kuvattu esteettömyysprosessin kulkua yleisesti.

Esteettömyysstrategian laadinnassa poliittisella tahdolla on tärkeä liikkeellepaneva merkitys. Esimerkiksi Helsingissä, Mäntsälässä ja Espoossa työn käynnistämisen taustalla on ollut valtuustoaloite.

Strategiatyö etenee vuorovaikutteisesti. Työn alkuvaiheessa keskeinen osa työtä on ohjausryhmän ja sidosryhmien muodostaminen. Tavoitteena on kerätä mahdollisimman kattava joukko eri alan asiantuntijoita ja herättää kiinnostusta aihepiiriin.

Nykytilanteen, kehitystarpeiden ja tavoitteita määritetään yhdessä sidosryhmien kanssa. Menetelmänä voivat olla esimerkiksi kyselyt, haastattelut, tai kävelykierrokset. Tulosten pohjalta kootaan yhteen yhteisiä strategisia tavoitteita ja periaatteita.

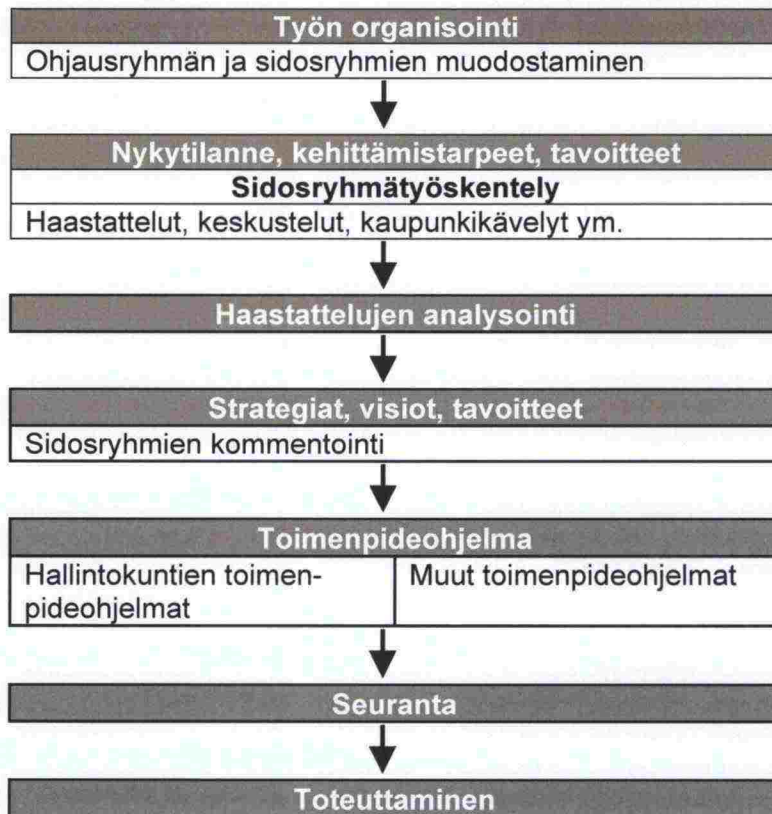
Hallintokunnille laaditaan tavoitteiden ja periaatteiden toteuttamiseksi toimenpideohjelmat. Ne voivat sisältää erityyppisiä ja -tasoisia esteettömyystoimenpiteitä, kuten kartoituksia, kriteereiden ja ohjeiden laatimista ym. Myös muille kuin kunnan organisaatioille voidaan laatia toimenpideohjelmia. Täl-

laisia tahoja ovat esimerkiksi kunnassa toimivat valtion virastot, kuntien väliset yhteistyöelimet sekä yksityiset yrityksetkin.

Toimenpideohjelmien lisäksi tai niihin liittyen esteettömyysstrategia voi sisältää myös alueellisia esteettömyyssuunnitelmia, joissa konkreettisesti pyritään kyseisen alueen esteettömyyden parantamiseen. Suunnitelma sisältää mm. ongelmien kartoitusta ja esteettömien reittien ja kohteiden määrittelyn.

Strategian toteutumista on myös seurattava. Seurannan organisoimiseksi on vaihtelevia tapoja. Jos esteettömyysstrategian laadintaa varten on perustettu erillinen projekti, voi tämä projekti jatkaa työtään seurannan parissa. Organisointia tärkeämpää on kuitenkin se, että toteutusta seurataan ja mahdollisiin ongelmiin puututaan aktiivisesti.

Esteettömyysstrategiaprosessin kulku on esitetty pääpiirteissään seuraavassa prosessikaaviossa.



Kuva 6. Esteettömyysstrategian prosessikuvaus.

4.1.2 Esimerkkejä kaupunkien esteettömyysstrategioista

Helsinki

Helsingissä laadittiin vuonna 2000 esteettömyysstrategia, jossa tavoitteena on esteetön Helsinki vuonna 2010. Strategian laatimisessa keskeisenä osana oli selvittää kaupunkiympäristön esteettömyyteen vaikuttavia osapuolia.

Esteetön Helsinki-projektin yhteydessä haastateltiin kaupungin eri virastojen ja laitosten, valtionhallinnon ja kiinteistönomistajien sekä kaupan edustajia. Haastatteluissa tuli korostuneesti esille, että jatkossa tarvitaan nykyistä laajempaa yhteistyötä eri hallintokuntien välillä. Esteettömyys koettiin tutkimuksessa sektorirajat ylittäväksi asiaksi.

Esteetön Helsinki-strategiassa kaupunkiympäristö jaettiin kolmeen alueeseen – yleisen alueen, liikenteen ja rakennusten esteettömyyteen. Tavoitteena on kaikille käyttäjille soveltuvuus, reittien katkeamattomuus ja saavutettavuus. Strategian toteuttamista ja koordinoitua varten perustettu E-projekti sisältää kolme toisiaan täydentävää osaa:

1. Eri hallintokuntia ja tehtäviä yhteen sovittava koordinoitiossa, jonka tarkoituksena oli sovittaa yhteen eri hallintokuntia ja tehtäviä
2. Tarve- ja aluepohjainen suunnitelmaosa, jonka tarkoituksena oli arvioida esteettömyyden nykytilannetta koko kaupungin tasolla
3. Toimenpiteisiin keskittyvä toteutusosa, jonka tarkoituksena oli toteuttaa esteettömyyttä hallintokuntien omassa toiminnassa.

Vuonna 2002 perustettiin Helsinki kaikille -projekti, joka pyrkii käytännössä toteuttamaan asetettuja tavoitteita. Tavoitetta muutettiin tässä yhteydessä siten, että Helsingin tulee olla esteetön vuoteen 2011 mennessä.

Mäntsälä

Mäntsälän esteettömyysstrategia on laadittu vuonna 2002. Strategian laatinut työryhmä muodostettiin kunnan henkilöstöstä, ja se oli työn aikana yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa eri hallintokuntien, vammais- ja vanhusjärjestöjen sekä yrittäjien ja kiinteistönomistajien kanssa.

Strategiassa esitetään Esteetön Mäntsälä -visio, jonka mukaan kaupungin keskustan ja julkisten rakennusten tulee olla liikkumisesteettömiä vuoteen 2015 mennessä. Strategian toteuttamisen tueksi tehdään esteettömyyskartoitus.

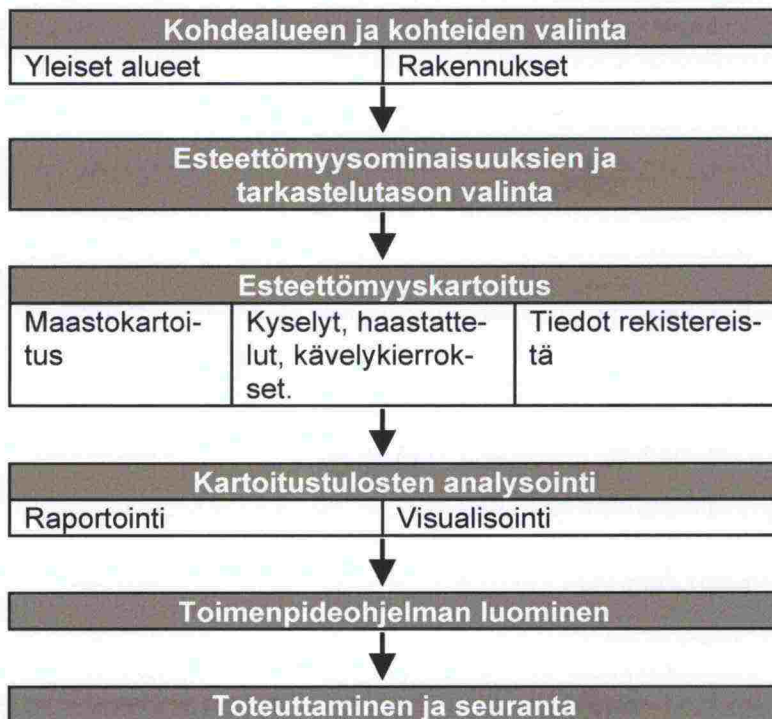
Strategia sisältää toimenpideohjelman, johon kuuluu useita osa-alueita. Toimenpideohjelmassa huomioidaan mm. yhdyskuntasuunnittelu ja kaavoitus, rakennussuunnittelu, katujen ja puistojen sekä muiden ulkotilojen suunnittelu ja rakentaminen jne. Lisäksi pyritään edistämään verkostoitumista ja tiedottamista.

Vaasa

Vaasan keskusta-alueen esteettömyysstrategia ja -kartoitus toteutettiin yhdessä, ja ne valmistuivat keväällä 2002. Pääpaino työssä oli kartoituksessa ja konkreettisten parannustoimien suunnittelussa. Strategiaosuus sisältää tavoitteen, jonka mukaan Vaasassa tulee olla täysin esteetön kävelykeskusta vuonna 2006.

4.2 Esteettömyyskartoitukset

Esteettömyyskartoitukset alkoivat Suomessa jo 1970 -luvulla, mutta ne ovat viime aikoina yleistyneet. Kartoituksien toteuttamiseen ei ole Suomessa vielä vakiintunutta käytäntöä, vaan niiden menetelmät, osapuolet ja laajuus vaihtelevat huomattavasti kunnasta toiseen riippuen mm. kunnan rahatilanteesta. Seuraavassa kuvassa on yleispiirteinen prosessikuvaus esteettömyyskartoituksesta.



Kuva 7. Esteettömyyskartoituksen prosessikuvaus.

Stakesin kyselyn mukaan vajaassa kolmannessa tutkimukseen vastanneista 182 kunnasta oli tehty esteettömyyskartoitus. Suurin osa kartoituksista oli tehty viimeisen kymmenen vuoden aikana. Noin kymmenen kuntaa ilmoitti suunnittelevansa kartoituksen tekemistä lähiaikoina. Useimmiten kartoituksen kohteena ovat olleet kadut ja pihat, rakennusten sisäänkäynnit ja sisätilat. Samassa yhteydessä on selvitetty monesti myös erilaisten palveluiden saavutettavuutta. Kartoituksesta on vastannut joko tekninen toimi tai sosiaali- ja terveystoimi. Yhteistyötahona on ollut useimmiten vammaisneuvosto. Kartoitukset ovat olleet hyödyllisiä: suurin osa kartoituksen tehneistä kunnista on ilmoittanut kartoitusten johtaneen toimenpiteisiin.

Kartoitusten hajanaisuuteen on viime aikoina kiinnitetty huomiota. Esimerkiksi vuoden 2004 alusta alkaneen SuRaKu -projektin tavoitteena (katso kpl 4.3.4) on luoda yhtenäiset ohjeet esteettömien ulkotilojen toteuttamiselle.

Kuntien lisäksi esteettömyyskartoituksia ovat tehneet myös valtionhallinnon organisaatiot. Ratahallintokeskus (RHK) toteutti vuonna 2002 esteettömyyskartoitukset 175 henkilöliikenneasemalla. Tarkastelu kattoi koko matkustajan matkaketjun alkaen asemalle johtavista kevyen liikenteen väylistä ja päätty-

en laiturialueelle. Kartoitukset on osa RHK:n laajemmasta työstä, jossa pyritään saavuttamaan esteetön liikkumisympäristö.

Tiehallinto on myös tehnyt esteettömyyskartoituksia liittyen Esteettömyyden tila -ohjeeseen, josta enemmän kappaleessa 4.3.3. Ohjeen testikohteina toteutettiin kartoitukset Turun tiepirissä sijaitseissa Perniön ja Piikkiön taajamissa.

4.3 Esteettömyyden edistämistä tukevat ohjeet ja oppaat

4.3.1 Yleistä

Kartoitus- ja suunnitteluohjeet perustuvat siihen, että niitä noudattamalla liikennenympäristöä voidaan suunnitella ja parantaa eri kriteerit huomioon ottaen. Ohjeilla pyritään myös yhtenäistämään suunnittelu ja toteutuskäytäntöjä tuomalla tieto kaikkien saataville jokaisen käytettäväksi ja hyödynnettäväksi.

Suunnitteluohjeet laaditaan siinä oletuksessa, että niiden käyttäjät ovat alan ammattilaisia. Käytännössä suunnitteluohjeet kootaan usein tiiviiksi paketiksi ja asioihin liittyvät taustat ovat luettavissa taustaraporteista tai selvityksistä. Ongelmia saattaa tulla, mikäli ohjetta käyttävän henkilön asiantuntemus ei riitä, hän ei perehdy riittävästi ohjeiden taustalla oleviin tekijöihin tai niitä ei ohjeessa ole tuotu tarpeeksi hyvin esille. Pahimmassa tapauksessa perusteluitta jääneet ohjeet ja arvot saatetaan jättää huomioimatta. Tilaajalta vaaditaan ajan tasalla oloa, koska suunnittelijoilla ei ehkä ole aina ollut aikaa perehtyä uusimpiin ohjeisiin.

Ohjeiden käyttämisen lisäksi on havaittu, että sekä suunnittelijoita että viranomaisia olisi tarpeen kouluttaa siitä, mitä esteet käytännössä merkitsevät. Tätä auttaa osittain vanhus- ja vammaisjärjestöjen mukanaolo kartoituskierroksilla, mutta lisäksi estevaikutuksia tulisi kokeilla omakohtaisesti esim. erikoislaseilla tai pyörätuolilla.

Seuraavassa on kuvattu lyhyesti muutamien oppaiden ja ohjeiden keskeistä sisältöä.

4.3.2 Esteetön ympäristö kaikille

Esteetön ympäristö kaikille -niminen esite on tarkoitettu Tiehallinnon käyttöön. Se painottuu ensisijaisesti yleisten teiden esteettömyysasioihin, mutta on aivan hyvin hyödynnettävissä myös kuntien käyttöön. Esiteessä käsitellään laajasti esteettömyysongelmaa, sen laajuutta ja esteettömän liikkumisympäristön merkitystä. Liikkumis- ja toimimisesteisten ryhmän monimuotoisuus otetaan esitteessä kattavasti huomioon.

Esitteessä käsitellään keskeiset esteettömän ympäristön ominaisuudet ja keinoja niiden saavuttamiseksi. Opas toimii tietopakettina erityisesti eritasoisten suunnitelmien tekijöille maankäytön suunnittelijasta tiesuunnittelijaan.

Opas löytyy internetistä osoitteesta
<http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/heik1.pdf>

4.3.3 Esteettömyyden tila

Tiehallinnon julkaisu "Esteettömyyden tila" on luotu työkaluksi tiepiireille kartoitusohjeeksi ja suunnittelun apuvälineeksi. Ohjeen avulla tiepiirit voivat selvittää liikkumisympäristön nykyiset puutteet ja keskeiset kehittämistarpeet taajamissa, levähdysalueilla ja linja-autopysäkeillä.

Esteettömyyskartoitus voidaan raportin mukaan tehdä itsenäisenä työnä tai osana taajama- tai liikenneturvallisuussuunnitelmaa. Taajamatiehankkeiden yhteydessä kartoitus voidaan ottaa suunnittelun lähtökohdaksi tai tehdä suunnitteluvaiheessa. Pohjakartalla tehty kartoitus siirtyy tällöin suoraan suunnittelijalle tai tilaajalle. Ohjeessa ei määritellä tarkemmin, miten kartoitus käytännössä olisi yhdistettävissä kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmiin.

Kartoitus tulisi tehdä kevyen liikenteen väylien osalta pääsääntöisesti koko taajaman alueella.

Itse kartoittaminen perustuu kattaviin tarkistuslistoihin, joihin kartoitettavat ominaisuudet merkitään tai luokitellaan. Puutteet valokuvataan. Työ vaatii maastossa 1–2 henkilöä. Kartoitusprosessin kulku tiivistetysti:

1. Muodostetaan työtä ohjaava työryhmä tiepiirissä.
2. Sovitaan kuka tekee kartoituksen
3. Selvitetään onko piirin alueen kunnissa tehty esteettömyyskartoituksia
4. Valitaan tiepiirin alueelta kartoitettavat taajamat, pysäkit ja levähdysalueet.
5. Tiedustellaan kohdekuntien halukkuutta osallistua kartoitukseen.
6. Lähetetään kartoitettaviin kuntiin kysely suurimmista esteettömyysongelmista (sosiaali- ja tekninen toimi, vammais- ja vanhusjärjestöt).
7. Kootaan tarvittavat lähtötiedot ja kartta-aineistot maastotöitä varten.
8. Kartoitetaan ongelmakohteet maastossa kartoituslomakkeiden avulla.
9. Tallennetaan kartoituksen tulokset koontitaulukkoon.
10. Analysoidaan tulokset.
11. Määritetään ja ohjelmoidaan esiin nousevat kehittämistoimenpiteet.
12. Pyritään yleistämään ongelmien määrä ja parantamistarve

Kartoitus suositellaan liikenneturvallisuussuunnitelmien tapaan tehtäväksi kunnan kanssa yhteistyössä. Kartoituksessa käytettäviin lomakkeisiin olisi periaatteessa mahdollista kartoittaa myös mahdollisia liikenneturvallisuuspuutteita.

4.3.4 SuRaKu -projekti

Vuonna 2002 alkaneen Helsinki kaikille -projektin yhteydessä on toteutettu työnimellä SuRaKu (suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito) tunnettu hanke, jossa on laadittu ulkotilojen esteettömyysohjeisto ja ATK -ohjelma kartoituksia varten. Hanke on toteutettu Helsingin, Turun, Tampereen, Es-

poon, Vantaan ja Joensuun kaupunkien yhteistyönä. Helsingin kaupungin rakennusvirasto koordinoi projektia. Projektin organisaatioon kuuluu kuntien edustajista ja asiantuntijajäsenistä koostuva johtoryhmä, koordinoiva projektiryhmä sekä eri osa-alueita käsitteleviä työryhmiä. Hanke pyrkii osaltaan edistämään Helsingissä asetettua tavoitetta, jonka mukaan Helsingin tulisi olla esteetön vuoteen 2011 mennessä.

Ohjeiston laatimistyöhön on kuulunut ns. yhtenäisten esteettömyyskriteerien luominen. Kriteerit on laadittu julkisen ympäristön perusrakenteille, pinnoitteille ja kalusteille niin, että ne täyttävät esteettömyyden vaatimukset nk. perus- ja erikoistasolla. Suunnittelua varten kriteerien pohjalta on laadittu eri kohteista käytännön malliratkaisuja.

Esteettömyyskriteerit on laadittu seuraaville rakenteille:

- suojatien reunatuki
- ulkoportaot
- luiskat
- opaslaatat
- erotteluraidat
- pysäkkikorokkeet
- sadevesikourut ja -kaivot
- kulkupinnat
- suojatiemerkinnot
- käsijohteet
- kaiteet
- painonappipylväs
- suojatiemerkkipylväs
- istuimet
- pollarit jalankulkualueilla
- suojatien keskikoroke
- koho-opaste
- varoitusalueet.

Esteettömyyskriteerien pohjalta on laadittu seitsemän ohjekorttia, joissa esitetään yleisohjeet ja mallisuunnitelmat esteettömien ulkotilojen suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon. Ohjekortit koskevat

- suojateitä ja jalkakäytäviä
- kävelykatuja ja aukioita
- taseroja
- julkisia piha-alueita
- puistokäytäviä ja levähdyspaikkoja
- leikkipaikkoja sekä
- pysäkkialueita.

Helsinki kaikille -projektia koskevaa tietoa, sekä esteettömyyskriteerit ja ohjekortit löytyvät osoitteista

www.hel.fi/helsinkikaikille/

www.hel.fi/helsinkikaikille/kriteerit.html

www.hel.fi/helsinkikaikille/ohjekortit.html.

5 ESTEETTÖMYYS LIIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ

5.1 Yleistä

Tässä luvussa käsitellään ja pohditaan mahdollisuuksia esteettömyyden huomioon ottamiseksi kuntien liikenneturvallisuustyössä ja erityisesti liikenneturvallisuussuunnitelmissa. Käsittely ja pohdinnat perustuvat edellä esitettyyn kuntien liikenneturvallisuustyön ja esteettömyyden edistämistyön analyysiin, sähköpostikyselyssä saatuihin vastauksiin ja asiantuntijatyöpajan keskusteluihin.

5.2 Esteettömyys- ja liikenneturvallisuustyön vertailua

Itsestäänselvyys vai "puuhastelua"

Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden suhteeseen ja yhdistämismahdollisuuksiin vaikuttaa se, että liikenneturvallisuus on jo usein opittu mieltämään tärkeäksi ja kaikkia koskevaksi asiaksi, joka jo paikoin sisältyy toimintoihin "itsestäänselvyytenä". Esteettömyyden parantamistyötä sen sijaan pidetään vielä melko usein virheellisesti "puuhasteluna", joka parantaa vain pienten erityisryhmien olosuhteita ja edellytyksiä. Tässä mielessä koulutukselle ja asenteiden muokkaamiselle on olemassa kysyntää.

Tarkkuustasot ja ongelmien sijainti osin erilaiset

Liikenneturvallisuussuunnitelmia tehdään huomattavasti enemmän kuin esteettömyyssuunnittelua tai -kartoituksia, ja niille on myös kehittynyt melko yhtenäinen ja vakiintunut toimintamalli (kuvailu luvussa 3) toisin kuin esteettömyyspuolella.

Vaikka liikenneturvallisuus ja esteettömyys liittyvätkin monella tavalla toisiinsa, ovat liikenneturvallisuussuunnitelmat ja esteettömyyskartoitukset kuitenkin varsin eri tasoilla liikkuvia selvityksiä. Liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat yleensä lähempänä tarveselvitys- ja yleissuunnitelmatasoa, eivätkä läheskään aina mene yhtä detaljitasolle kuin esteettömyyskartoitukset.

Liikenneturvallisuussuunnitelmaa lähempänä tarkkuustasoltaan ja muodoltaan on esteettömyysstrategia. Niiden vähäisyyden vuoksi esteettömyysstrategioista ei kuitenkaan vielä voida tehdä kattavia yleistyksiä.

Liikenneturvallisuus- ja esteettömyysongelmat sekä toimenpiteet jakaantuvat eri lailla tienpitäjän mukaan. Esteettömyysongelma painottuvat kuntien katuverkolla, kun taas liikenneturvallisuustyö kohdistuu molempiin melko tasaisesti.

Samankaltaiset toimintatavat suunnittelussa, mutta työ jatkuu eri tavalla

Luonnollisia linkkejä asioiden välillä voidaan löytää paljonkin. Monesti asioiden parissa työskentelevät ainakin osittain samat henkilöt, esimerkiksi tiepiireissä. Myös sidosryhmäpuolella on yhtäläisyyksiä, sillä esteettömyyssuunnittelussa oleelliset vanhus- ja vammaisjärjestöt osallistuvat toisinaan jo nyt liikenneturvallisuussuunnitelmien tekoon.

Toimintatapojen osaltakin löytyy luonnollisia linkkejä. Molempien asioiden yhteydessä kartoitetaan ongelmakohteet mm. maastokäyntien ja kyselyiden avulla. Suunnittelutyötä tekee sekä esteettömyys- että liikenneturvallisuuspuolella useimmiten konsultti, ja näiden toimeksiantojen yhdistäminen voisi olla järkevää.

Eroa löytyy kuitenkin siinä, miten suunnitteluvaiheen jälkeen jatketaan. Liikenneturvallisuustoimenpiteet hajaantuvat erilaisiksi melko irrallisiksi toimiksi laajalle alueelle, ja suurimmat odotukset ovat usein itse hallintokuntien liikenneturvallisuustyön kehittämisessä. Esteettömyyden parantamistoimien hyödyntäminen toimii parhaiten yhtenäisillä reiteillä tai alueilla. Kartoituksia seuraa usein taajamaympäristön laajempi parannussuunnittelu. Tiedotusym. toiminta on yleensä jäänyt vähemmälle huomiolle.

Päällekkäisyydet mahdollisia

Vaikka tämän työn perusteella ei voida sanoa, että liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden nimissä tehtäisiin merkittävästi päällekkäistä työtä, turhien päällekkäisyyksien mahdollisuus on olemassa ainakin siitä syystä, että tieto ei aina kulje hyvin esteettömyys- ja liikenneturvallisuustyötä tekevien välillä, ja esimerkiksi tehdyistä esteettömyyskartoituksista ei liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä ole tietoa (ja päinvastoin). Edellä on mainittu työvaiheita, joiden kohdalla päällekkäisyyksien välttämiseen kannattaa kiinnittää huomiota.

Käytännössä sama tavoite

Liikenneturvallisuustyössä ja toisaalta esteettömyyden parantamisessa asetettavat tavoitteet muistuttavat toisiaan. Niiden voidaan jopa katsoa olevan samat tavoitteet vain eri sanoin ilmaistuna. Kummassakin työssä tavoitteena on sujuva, omatoiminen ja turvallinen liikkuminen mahdollisimman monelle. Tavoitteen julkilausuminen liikenneturvallisuustyössäkin tässä muodossa voisi edesauttaa myös esteettömyyden huomioon ottamista liikenneturvallisuussuunnittelun yhteydessä.

Valtakunnallisilla tavoitteilla erilaiset statukset

Valtakunnan tason liikenneturvallisuustavoitteet ja -strategia on vahvistettu valtioneuvostossa periaatepäätöksellä. Näin on toimittu liikenneturvallisuusstrategian suhteen jo 1990-luvun alusta alkaen. Tämä on osaltaan nostanut liikenneturvallisuustyön ja -tavoitteen painoarvoa ja edistänyt asian esillä oloa julkisuudessa.

Valtakunnallinen esteettömyysstrategia on enemmän liikenne- ja viestintäministeriön strategiapaperi, vaikka sen valmisteluun on osallistunut muitakin

ministeriöitä. Sitä ei ole käsitelty eikä sen tavoitteita vahvistettu ministeriöta-soa korkeammalla.

Esteettömyys ja turvallisuus muodostuvat kuitenkin monista yhteisistä tekijöistä

Turvallisuuden ja esteettömyyden taustalla olevista osatekijöistä löytyy monia samoja asioita. Seuraavassa on lueteltu konkreettisia tekijöitä, jotka kuvaavat sekä turvallista että esteetöntä liikkumisympäristöä.

Riittävän alhaiset nopeustasot (korkeat ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat sekä turvallisuusriski että liikkumiseste kevyelle liikenteelle)

Turvalliset teiden ylitykset (saarekkeet, korotetut suojatiet, helppo havaittavuus, nopeuksien hillitseminen)

Selkeät ja helposti hahmotettavat risteysalueet (merkittävä erityisesti näkövammaisten kannalta, valo-ohjatuissa risteyksissä ylitysaika, äänisummit, materiaali- ja tummuuskontrastit)

Selkeät ja helposti havaittavat opasteet (esim. katu- ja kiinteistönumeroiden selkeämpi merkitseminen, liikennemerkkien sijoittelu siten, että ne hahmottavat risteystä tai muuta tilaa eivätkä ole tarpeettomasti kulku- tai näkemäesteinä)

Riittävät näkemät ja näkyvyys

Laadukas kunnossapito erityisesti talvella.

5.3 Esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhdistäminen ja sen laajuus

Esteettömyys kannattaa ottaa huomioon osana toimintaa ja suunnittelua

Esteettömyysasioiden esille ottaminen liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä on kannatettavaa ja monin tavoin mahdollista. Se, missä laajuudessa esteettömyyttä on tarkoituksenmukaista sisällyttää liikenneturvallisuussuunnitelmaan ja sen laadintaprosessiin, on hankalampi kysymys. Tavallaan voidaan ajatella esteettömyyden jo olevankin osa liikenneturvallisuustyötä tai liikenneturvallisuustyön osa esteettömyyden edistämistä. Turvaton tai sellaiseksi koettu katu, risteys tai muu kohdehan muodostaa liikkumisesteen.

Esteettömyysasiat tulisi yleisesti ottaenkin arkipäiväistä. Niiden tulisi olla luonnollinen osa toimintaa, kuten liikenneturvallisuus jo ainakin osittain on. Tulevaisuudessa tähän ehkä päästäänkin, kun esteettömyys käsitteenä ja siihen liittyvät asiat tulevat suunnittelijoille ja rakentajille tutuiksi. Liikenneturvallisuussuunnitelmiin integroiminen voisi olla eräs tapa nopeuttaa tätä arkipäiväistämistä.

Tavoitteiden muotoilulla siten, että sekä esteettömyys että turvallisuus tulevat huomioiduksi samassa tavoitteenasettelussa, voidaan vaikuttaa. Lisäksi tietysti on varmistettava tavoitteisiin sitoutuminen. Tähän tarvitaan esimerkiksi mittareita.

Kansalaisosallistuminen on tärkeää

Esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhdistämisessä kansalaisten ja tienkäyttäjien osallistumisen tärkeys korostuu. Liikenneturvallisuustyön yhteydessä tehtävien kyselyiden ja kartoitusten perinteisten kohderyhmien lisäksi voitaisiin ottaa mukaan myös liikkumis- ja toimimisesteiset sekä kehitysvammaiset.

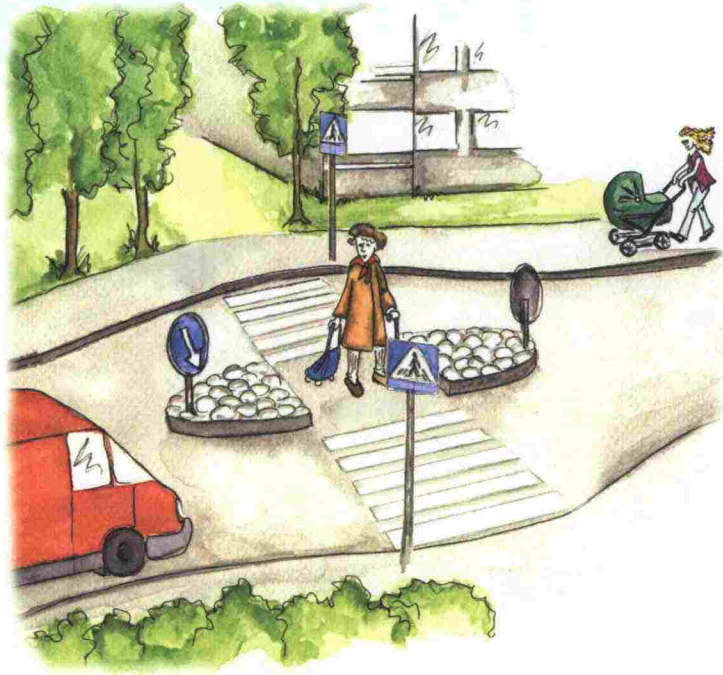
Organisointia voitaisiin parantaa siten, että liikenneturvallisuusryhmiin kutsuttaisiin edustus vanhus- ja vammaisjärjestöistä. Kuntien hallintokuntien tehtävänjakoa voisi pyrkiä viemään siihen suuntaan, että esteettömyys- ja liikenneturvallisuusasiat kuuluisivat mahdollisimman pitkälti samojen organisaatioiden vastuulle.

Esteettömyys voidaan sisällyttää liikenneturvallisuussuunniteluun vaihtoehtoisilla tavoilla

Esteettömyyskartoituksen liittämistä ainakin tarveselvitystasolla liikenneturvallisuussuunnitelmiin on mahdollista. Jonkinasteista suunnitelman kustannusten nousua siitä toki todennäköisesti aiheutuu, ellei samalla karsita tai kevennetä muita osia. Varsinkin pienissä kunnissa se voisi onnistua kohtuullisesti. Tämä koskee kuitenkin vain liikenneväyliä ja -alueita sekä mahdollisesti pihoja, mutta rakennusten sisäinen esteettömyys on resurssisyydestä rajattava pääasiassa ulkopuolelle. Rajaus on tältä osin tosin harkittava tapauskohtaisesti, esimerkiksi liikenneterminalien osalta sisä-tilojen ja laiturialueiden kartoitus voi olla olennainen osa matkaketjun esteettömyyttä.

Vähimmillään voitaisiin ainakin sisällyttää liikenneturvallisuussuunnitelmiin periaatteet, joilla liikenneturvallisuuden parantamistoimet toteutetaan esteetömästi. Liikenneturvallisuussuunnitelmiin kuuluvissa kyselyissä ja maastokäynneillä esteettömyysongelmia voitaisiin selvittää ainakin tarvetasolla. Tarkkuustaso riippuisi sitten lopullisesti kunnasta tai kohteesta. Tiepiirien kannalta ei varsinkaan ole mielekästä teettää erillisiä esteettömyyskartoituksia, vaan asia tulisi kytkeä liikenneturvallisuussuunnitelmiin ja -tarkastuksiin. Tätä puoltaa myös se, että liikenneturvallisuussuunnitelmien kautta on olemassa suorat yhteydet kuntiin.

Esteettömyysasioihin liittyvää koulutusta tulisi järjestää niin tilaajille kuin suunnittelijoille ja rakentajillekin. Tämä voidaan tehdä myös liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikana. Tällä tavoin esteettömyys muuttuisi ajan mittaan normaaliksi jokapäiväiseksi toiminnaksi.



Kuva 8. Kadunylitykset ovat turvallisuuden ja esteettömyyden kannalta olennaisia kohteita.

5.4 Esteettömyyden huomioon ottamiseen liittyviä ongelmia

Asenteissa ja tietämyksessä parannettavaa

Vaikeuksia esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhdistämiselle aiheuttavat toimijoiden haluttomuus panostaa esteettömyyteen, tiedon ja arvostuksen puute ja ongelman vähättely. Esteettömyyttä ei vielä nähdä toteutettavana ympäristön ominaisuutena ja päättäjät eivät hahmota esteettömyysongelmien laajuutta.

Esteettömyyttä ei ole sidottu tavoitteisiin, toimintalinjoihin ja mittareihin

Esteettömyyden kannalta ongelma on myös siinä, ettei sitä ole sidottu tavoitteisiin ja mittareihin samalla tavoin kuin turvallisuus on. Esimerkiksi Tiehallinnon toiminnassa toimenpiteiden aiheuttamat henkilövahinko-onnettomuuksien laskennalliset vähenemät merkitsevät varsin paljon, ja esteettömyysparannusten kohdalla nämä ns. heva-tuotot ovat usein vähäisiä verrattuna varsinaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämiseen tähtääviin parannuksiin käytettävällä rahoituksella on myös korkea tehokkuusvaatimus. Toisaalta esteettömyystoimien kytkeminen liikenneturvallisuussuunnitelmaan voisi antaa sen vaikutelman, että myös ne toteutetaan tällä ns. heva-rahalla.

Tiehallinnolla ei myöskään ole yhteisesti hyväksyttyjä toimintalinjoja esteettömyyden suhteen, kuten on esimerkiksi joukkoliikenteen osalta. Tämän vuoksi toiminta on eri piireissä erilaista eikä yhteisiä periaatteita ole.

Vakavat henkilövahingot ja kaatumistapaturmat eritasoisia ongelmia

Liikenneturvallisuustyön keskittyminen vakaviin henkilövahinkoihin johtavien onnettomuuksien ehkäisemiseen voi aiheuttaa hankaluuksia esteettömyyden ja liikenneturvallisuustyön yhteensovittamispyrkimyksille. Tämä suuntaus vie liikenneturvallisuustyötä kauemmaksi niistä ongelmista ja toimenpiteistä, jotka ovat esteettömyyden edistämiseksi tärkeitä. Esimerkkinä tästä voidaan mainita kaatumis- ja liukastumistapaturmat, joiden suhteen ei ole ennenkään oltu yksimielisiä siitä, pitäisikö niitä käsitellä liikenneturvallisuuskysymyksenä vai ei.



Kuva 9. Liukastumiset ja kaatumiset ovat merkittävä ongelma riippumatta siitä, mihin tapaturmaryhmään ne tilastoidaan.

Resurssien riittävyys

Ajan ja rahan puute on ongelma. Osittain rahoitukseen vaikuttaa myös edellä mainitut tiedon ja arvostuksen puute sekä heikko yhteys tavoitteisiin ja mittareihin. Liikenneturvallisuussuunnitelmien kustannukset kasvavat helposti liian korkeiksi, jos niihin sisällytetään esteettömyyskartoituksia ja -suunnittelua kovin detaljitasolla karsimatta tai tarkistamatta mitään aiempia osia. Tämä saattaa nostaa kuntien mukaantulokynnystä, jolloin kyseisten kuntien osalta jää tekemättä pahimmassa tapauksessa sekä esteettömyys-selvitys että liikenneturvallisuussuunnitelma. Käytännön ongelma on myös kokoukset, joita on jo nyt liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä paljon. Esteettömyysaiheen mukaantulo saattaisi vielä kasvattaa määrää.

Liikenneturvallisuustyön vakiintuneita toimintamalleja vaikea muuttaa

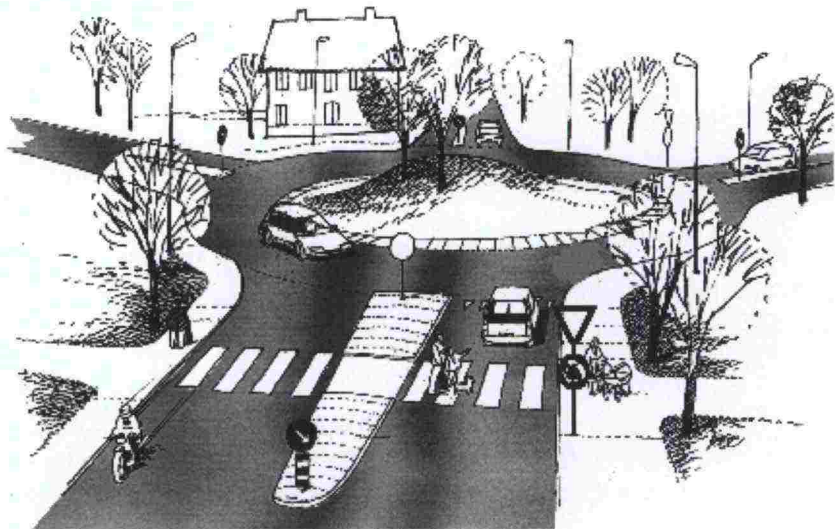
Liikenneturvallisuussuunnitelmien vakiintunut muoto voi olla hyvä asia liikenneturvallisuustyön kannalta, mutta toisaalta liian perinteinen tekotapa rajoittaa esteettömyyden mukaan ottamista. Tähän kytkeytyy myös em. hevahtotto -ongelma. Aitoa kanssakäymistä tienkäyttäjryhmien kesken on liian vähän. Myös tavoitteiden asettamisessa saatetaan antaa liikaa painoarvoa tilastoille, ja esteettömyyden kannalta merkittävät asiat, kuten koettu turvallisuus sivuutetaan. Toisaalta liian monen tavoitteen asettaminenkaan ei ole järkevää, koska silloin itse työ voi jäädä tekemättä.

Esteettömyyden yhdistämiselle liikenneturvallisuussuunnitteluun asettaa rajoituksia myös se, että tarveselvitystä tarkemmalle tasolle mentäessä tarvitaan kumpaankin asiaan eri asiantuntijat ja sidosryhmät. Toimintasuunnitelmista ja yhteistyöryhmistä tulee myös helposti liian massiivisia, jos asioita lähdetään yhdistelemään täydellisyyttä tavoitellen.

Eri tienpitäjien ja kiinteistönomistajien väliset "reviirirajat" voivat myös hankaloittaa työtä. Esteettömyysongelmia esiintyy enemmän kunnan alueella, liikenneturvallisuusongelmia Tiehallinnon alueella. Myös rahoitus- ja aikataulu yhteistyö on joskus hankalaa.

Toimenpiteiden ristiriitaiset vaikutukset

Jonkin verran ristiriitaisuuksia esiintyy toimenpiteiden vaikutusten suhteen. Jotkut liikenneturvallisuustoimet saattavat vaikuttaa negatiivisesti esteettömyyden kannalta. Käytännössä ongelmat eivät useinkaan ole ylitse-pääsemättömiä, koska liikenneturvallisuustoimenpiteiden valikoima on melko runsas. Oikealla suunnittelulla voidaan ristiriitaisuuksia ehkäistä ennakolta.



Kuva 10. Esimerkki suunnittelijan työn vaikeudesta: kiertoliittymä parantaa turvallisuutta, mutta lisää kevyen liikenteen kuljettavaa matkaa, eli tavallaan huonontaa esteettömyyttä.

Kiertoliittymä kuuluu niihin turvallisuustoimiin, joiden osalta esteettömyysvaikutukset kannattaa suunnitteluvaiheessa miettiä. Vaikka sen turvallisuusvaikutukset ovatkin kiistatta hyvät, sen käyttö lisää kevyen liikenteen kuljettavaa matkaa. Kiertoliittymän esteettömyysvaikutukset kannattaakin suunnitteluvaiheessa miettiä huolella.

Myös riittämättömästi toteutettu liikenteen rauhoittaminen voi olla ongelma. Toimenpiteet antavat kevyen liikenteen käyttäjille virheellisen vaikutelman turvallisuudesta, jos fyysiset toimet eivät todellisuudessa laske nopeuksia riittävän alas.

5.5 Keinot ja toimenpiteet

Liikenneturvallisuussuunnitelmien työtapaa tarkasteltava uudesta näkökulmasta

Esteettömyyden huomioon ottaminen vaatii muutoksia liikenneturvallisuussuunnitelmien työtapaan sekä niiden sisällön kehittämistä. Työryhmiin tulisi ensinnäkin kutsua mukaan myös esteettömyysasioiden kanssa työskentelevät (elleivät ole samoja kuin "liikenneturvallisuusihmiset") sekä kyseisten sidosryhmien edustajat, samoin kuin maastokäynneille.

Esteettömän liikkumisen tulisi olla sisäänrakennettuna osana liikenneturvallisuussuunnitelmissa, eli näkökulmana kaikessa liikenneturvallisuustoiminnassa. Erillisenä ja irrallisena tarkasteluna sitä ei kannata liikenneturvallisuussuunnitelmiin liittää.

Nykyisessä rahoitustilanteessa on esteettömyyden huomioon ottamisen mahdollistamiseksi ehkä tarpeen käydä keskustelua siitä, onko liikenneturvallisuussuunnitelmien perinteisessä sisällössä jotain, mitä voitaisiin tehdä kevennetysti. Lisäksi esteettömyystarkastelu tässä yhteydessä on pääsääntöisesti tarpeen rajoittaa liikenneturvallisuussuunnittelun luonnollisiin kohteisiin eli liikenneväyliin ja -alueisiin jättäen rakennukset tarkastelun ulkopuolelle. Poikkeuksena tästä voivat tosin olla mm. aiemmin mainitut liikennetermiinit.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien nykytilaselvityksissä ja ongelma-analyysissä esteettömyysnäkökulma voitaisiin yhdistää mukaan melko yksinkertaisesti kyselyjen ja haastattelujen sekä maastokäyntien kautta. Jo nykyisin näissä työvaiheissa tulee esille suuri määrä esteettömyysongelmiksi luokiteltavia asioita.

Liikenneympäristön osalta tarjolla eritasoisia vaihtoehtoja

Liikenneympäristön parantamissuunnittelussa esteettömyys voidaan ottaa huomioon vaihtelevassa laajuudessa riippuen rahoituksesta ja tarpeista. Osana liikenneturvallisuustoimenpiteiden valikoimaa voi olla eräänlainen liikkumisesteiden poisto- ja ennaltaehkäisyohjelma. Ohjelma painottuu olemassa olevien esteiden poistoon tai tulevan rakentamisen yhteydessä ilmaantuvien esteiden ennaltaehkäisyyn tilanteen ja resurssien mukaan.

Lukuun ottamatta aivan pieniä maaseutumaisia kuntia esteettömyyden sisällyttäminen liikenneturvallisuussuunnitelmiin on järkevää tehdä tarveselvitys-

tasolla. Eli liikenneturvallisuusongelmien yhteydessä huomioidaan pahimmat esteettömyyspuutteet ja muotoillaan periaatteet esteettömien ja liikenneturvallisten ratkaisujen toteuttamiselle, mutta ei tehdä yksityiskohtaisia mittauksia tms., koska ne kasvattavat projektin koon liian suureksi.

Liikenneväylien ja -alueiden osalta voidaan tehdä jopa esteettömyyskartoituksiakin liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä, mutta tämä lienee mahdollista vain aivan pienissä maaseutumaaisissa kunnissa, joissa taajamamaista ympäristöä on vähän. Muussa tapauksessa työ määrä ja kustannukset kasvavat melko suuriksi.

Vähimmillään esteettömyyden huomiointi voi olla sitä, että kirjataan ohjeeksi ja muistutukseksi suunnitelman toteuttajille liikenneturvallisuussuunnitelmaan ylös ne periaatteet, joilla suunnitellaan ja toteutetaan liikenneturvallisustoimenpiteet esteettömästi. Tämä sisältää myös olemassa olevat ohjeet ja normit. Joka tapauksessa esitettävistä toimenpiteistä voidaan aina pyytää ainakin mielipiteet esim. vanhusten ja vammaisten edustajilta. Tämä voi onnistua esim. täydentämällä liikenneturvallisuustyöryhmää, jolloin asia hoituu työryhmän normaalin työskentelyn yhteydessä.

KVT -suunnittelullakin voidaan vaikuttaa

Vaikka esteettömyys onkin suurelta osin oikeaa suunnittelua ja rakentamista, voi liikenneturvallisuussuunnitelmien KVT (koulutus, valistus ja tiedotus) -osioonkin liittää esteettömyyttä. Hallintokuntien toimintasuunnitelmiin voidaan kirjata periaatteet, joiden mukaan ne pyrkivät takaamaan turvallinen ja esteetön liikkuminen kaikille kohderyhmille, myös liikunta- ja aistirajoitteisille ja kehitysvammaisille. Nämä ryhmät eivät aina ole mukana liikenneturvallisuussuunnitelmien kohderyhmissä. Lisäksi KVT-suunnitelmia voi käyttää hallintokuntien välisen yhteistyön ja tiedonkulun parantamiseen. Esimerkiksi sosiaali- ja terveystoimen henkilöt, jotka useimmiten ovat tekemisissä asiakaskuntansa esteettömyysongelmien kanssa voivat välittää tietoa tekniselle toimelle, joka vastaa rakennetun ympäristön toimivuudesta. Konkreettinen toimenpidekokonaisuus, joka yhdistää esteettömyys- ja turvallisuusasiat, ja jossa hallintokuntien välinen yhteistyö ja tiedonkulku voivat vaikuttaa positiivisesti ovat kunnossapitotoimet, etenkin talvella.

Erilaiset esteettömyysaiheiset tietoiskut ja koulutustapahtumat liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä voisivat myös toimia. Suunnitelmissa voidaan nostaa esille esteettömiä liikenneturvallisustoimenpiteitä ja -ratkaisuja malliratkaisuiksi.

6 YHTEENVETO JA SUOSITUKSET

6.1 Esteettömyys osaksi liikenneturvallisuustyötä

Aiheena esteettömyyden sisällyttäminen liikenneturvallisuussuunnitelmiin on osoittautunut haasteelliseksi. Toisaalta asiaa voi pitää itsestäänselvyytenä, onhan liikenneturvallisuuden parantaminen liikkumisen esteiden poistamista, ja esteiden vähentäminen turvallisuuden parantamista. Käytännössä asia ei kuitenkaan ole näin mustavalkoinen, vaan siihen liittyy sekä monia mahdollisuuksia että ratkaistavia ongelmakohtia.

Esteettömyyttä ei ole kovin määrätietoisesti yritetty sisällyttää perinteiseen kuntien liikenneturvallisuussuunnitteluun ja -suunnitelmiin. Liikenneturvallisuussuunnitelmilla on oma melko vakiintunut muotonsa, kun taas esteettömyys ja siihen liittyvät strategiat, kartoitukset ja selvitykset vielä hakevat niitä.

Esteettömyys on vielä käsitteenäkin vakiintumaton. Laajasti ottaenhan esteettömyyden edistäminen on heikoimpien ryhmien (joihin kuulutaan pysyvästi tai tilapäisesti) liikkumismahdollisuuksien turvaamista. Fyysisten esteiden poistamisen lisäksi esteettömyyden parantamisen tulisikin käsittää entistä enemmän myös esimerkiksi kansalaisvaikuttamisen lisäämisestä ja asenteiden muokkaamisesta.

Esteettömyys ja liikenneturvallisuus ovat kuitenkin tärkeitä liikennepoliittisia tavoitteita myös valtakunnan tasolla. Siitä kertoo se, että kummallekin aiheelle on olemassa valtakunnallinen strategia. Liikenneturvallisuudessa se on kuitenkin konkreettisempi kuin esteettömyydessä.

Tämän selvityksen perusteella esteettömyyden huomioon ottamista kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmissa tulee ja kannattaa edistää. Valittavana on kohteesta riippuen eritasoisia ratkaisuja esteettömyyden huomioon ottamiseksi konkreettisessa liikenneturvallisuussuunnittelussa. Karkea jaottelu on seuraavanlainen:

- Varsinaisia esteettömyyskartoituksia kannattaa yhdistää liikenneturvallisuussuunnitelmiin vain erikoistapauksissa. Tällaisia ovat esimerkiksi pienet kunnat, joissa on vain vähän taajamamaista ympäristöä.
- Tarveselvitystasolla esteettömyys huomioidaan mm. maastokäyntien ja kyselyiden yhteydessä. Teetetään erillinen tarkempi esteettömyyskartoitus tarpeen mukaan ja otetaan tehty ongelmahavainnot huomioon liikenneturvallisuustoimia valittaessa.
- Esitetään liikenneturvallisuussuunnitelmassa periaatteet liikenneturvallisuustoimenpiteiden esteettömälle toteutukselle.

Yleisesti ottaen esteettömyyden huomioon ottaminen vaatii muutoksia liikenneturvallisuussuunnitelmien vakiintuneeseen tekotapaan. Kuten aiemmin on todettu, liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat usein jo toisia tai kolmansia saman kunnan alueella, ja sisällön uudistuminen olisi toivottavaa. Konkreettisia suosituksia esitetään seuraavassa kappaleessa.

Jos kuntaan laaditaan esteettömyysstrategia, on suositeltavaa tehdä yhteistyötä liikenneturvallisuustyön kanssa. Jos strategia ja liikenneturvallisuussuunnitelma laaditaan samanaikaisesti, on todennäköistä, että työt kykenevät hyödyntämään toisiaan. Pääallekkaisuus vältetään ja toimenpiteiden suunnittelussa voidaan harrastaa yhteistyötä.

Vaikka liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta ei olisikaan juuri käynnissä, on hyvä joka tapauksessa tehdä yhteistyötä esimerkiksi liikenneturvallisuusryhmän kanssa.

Seuraavassa kappaleessa on esitetty suosituksia siitä, miten esteettömyyttä voidaan huomioida liikenneturvallisuussuunnittelun näkökulmasta. Osa ehdotuksista on sovellettavissa myös käänteisesti liikenneturvallisuuden huomioon ottamiseksi esteettömyyden parantamistyössä.

6.2 Toimenpidesuosituksat

6.2.1 Esteettömyys liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaprosessissa

Tässä kappaleessa kootaan yhteen työn aikana muodostuneet näkemykset liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaprosessin kehittämistä esteettömyyttä paremmin huomioon ottavaksi. Kappaleessa esitetyt asiat voi käyttää esimerkiksi muisti- tai tarkistuslistana. Lisäksi liitteenä on prosessikaavio, johon on sisällytetty keskeisimmät toimenpidesuosituksat.

Organisointi

Esteettömyyden sisäänrakentaminen liikenneturvallisuussuunnitteluun lähtee työn organisoinnista ja työryhmien kokoamisesta. Seuraavilla toimilla edistetään esteettömyyden parantamista:

- Suunnitelman ohjausryhmään ja hallintokuntaryhmiin otetaan myös esteettömyydestä vastaava henkilö tai henkilöitä.
- Sidosryhmäyhteistyö mm. vanhus- ja vammaisjärjestöjen suuntaan mietitään ja suunnitellaan jo työn alkuvaiheessa.

Nykytilaselvitykset

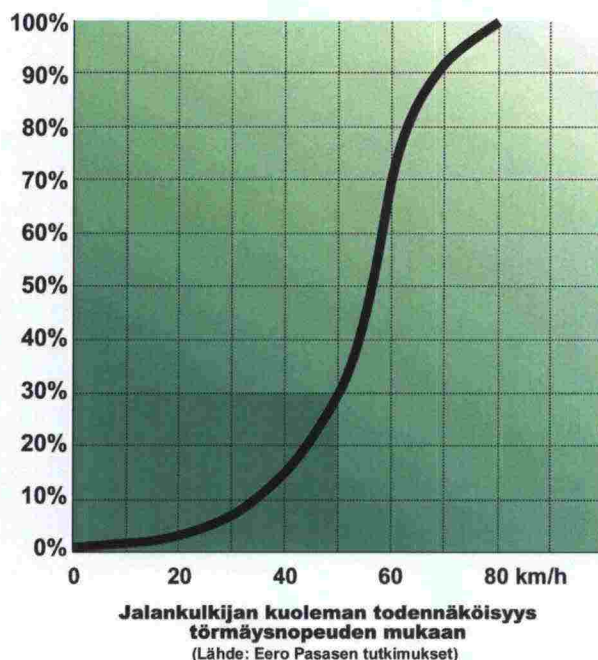
Nykytilaselvityksissä voidaan kohtuullisella lisävaivalla käsitellä esteettömyysongelmia. Käsittelyn tarkkuus voidaan valita kohteen mukaan, kuten edellisessä kappaleessa on esitetty. Nykytilaselvityksissä huomioitavaa:

- Maastokäynneillä tehdään tarveselvitystasoinen esteettömyysongelmien kirjaaminen. Tarkkuustaso vaihtelee (vain vakavat ongelmat / kaikki).
- Kyselylomakkeisiin lisätään muutamia esteettömyysongelmia kartoittavia kysymystä.
- Kyselyt suunnataan koululaisten lisäksi myös liikkumis- ja toimimisesteisille. Säädelään otoskokoja siten, ettei työmäärä kasva liikaa.
- Kyselylomakkeet voidaan antaa kommentoitaviksi esimerkiksi vanhus- ja vammaisjärjestöille. Samalla ne tulevat testatuiksi.
- Maankäytön ja sitä koskevien suunnitelmien tarkastelu ja katselmukset liitetään osaksi nykytilaselvityksiä.

Tavoitteenasettelu

Tavoitteenasettelu on liikenneturvallisuussuunnittelun tärkeimpiä vaiheita. Tavoitteiden muotoilulla voidaan korostaa esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden "sukulaisuutta".

- Tavoitteenasettelussa korostetaan liikkumisen turvallisuutta, omatoimisuutta ja sujuvuutta.
- Tavoitteenasettelun yhteydessä käydään keskustelua siitä, mitä liikenneturvallisuus ja esteettömyys ovat, ja mistä ne muodostuvat.



Kuva 11. Nopeustaso on sekä turvallisuus- että esteettömyyssuunnittelussa olennainen kysymys.

Suunnittelu

Liikenneturvallisuussuunnittelun perinteiset työtavat kaipaavat "tuuletusta", jos esteettömyys halutaan ottaa huomioon liikenneturvallisuuden ohella ilman merkittäviä lisätyömääriä. Seuraavassa joitakin keinoja asian edistämiseksi:

- Pistemäisen ongelmakohta- ja toimenpideajattelun rinnalle otetaan myös liikkumisen ketjun ja jatkuvien reittien analysointi. Vältetään takertumasta hallinnollisiin rajoihin tienpitäjien välillä.
- Määritellään laatuikäviä tai katkeamattomia matkaketjuja, joissa toteutuu tavoitteen mukainen turvallinen ja esteetön liikkuminen.
- Kiinnitetään erityistä huomiota tavoiteltujen nopeustasojen määrittelyyn sen mukaan, millainen on käsiteltävänä olevan tien, kadun tai alueen asukaskunta ja toimintojen luonne.
- Käsitellään suunnittelun yhteydessä esimerkkejä hyvistä esteettömästi toteutetuista ratkaisuista. Ne voidaan myös kirjata raporttiin.
- Otetaan kokouksissa ym. kattavasti esille erilaisia toimenpidevaihtoehtoja, joilla ongelmat voidaan ratkaista, sekä toimenpiteiden esteettömyysvaikutukset. Valitaan turvallisuustavoitteet täyttävistä ratkaisuista esteettömin.
- Annetaan toimenpidesuunnittelussa riittävä painoarvo ja huomio kunnossapidon tasolle, kunnossapitotoimenpiteille ja niiden kehittämiselle.
- Otetaan huomioon palvelulinjojen ja yleensäkin matalalattiakaluston reitit ja toimintaedellytykset.
- Toimenpiteet priorisoidaan ongelman vakavuuden eikä rahoitusmahdollisuuksien mukaan.
- Hyödynnetään olemassa olevaa ja tuoretta ohjemateriaalia, esimerkiksi SuRaKu -hankkeen tuloksena olevia ohjekortteja ja kriteereitä.

Suunnitelman käsittely

Suunnitelman käsittely luonnosvaiheessa ja valmiina ovat asioita, joiden laiminlyöminen voi vaikeuttaa hyvän suunnitelman toteutusta. Suunnitelman toteutumista sekä esteettömyyden ja turvallisuuden paranemista voidaan edesauttaa seuraavilla toimenpiteillä:

- Luonnosvaiheessa pyydetään lausunnot vanhus- ja vammaisjärjestöiltä.
- Viedään suunnitelma käsiteltäväksi myös kunnan poliittiseen päätöksentekokoneistoon. Sitoutetaan päättäjät ja edistetään rahoituksen myöntämistä.

6.2.2 Muut kehittämistarpeet ja suositukset

Edellisessä kappaleessa on listattu suoranaisesti kuntien liikenneturvallisuussuunnitteluun liittyviä toimenpideehdotuksia. Kuntien työtä voidaan kuitenkin tukea myös muiden tahojen toimesta. Esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden välisen yhteyden vahvistamiseksi tässä esitetään joitakin tällaisia ehdotuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategiatyötä tulisi jatkaa jalkauttamalla esteettömyysasiaa konkreettisiksi toimenpiteiksi alue- ja paikallistasolle. Tässä voidaan välineinä käyttää esimerkiksi tulosohejausta. Lisäksi esteettömyyttä koskevaa strategiatyötä on jatkossa tehtävä yhä kiinteämmässä vuorovaikutuksessa ja yhteistyössä liikenneturvallisuuden vastaavan työn kanssa (ja päinvastoin).

Aluetason organisaatioiden tulisi määritellä omat selkeät toimintalinjansa esteettömyyden parantamisen suhteen. Erityisen tärkeää tämä olisi Tiehallinnossa, joka on liikenneturvallisuustyössä kuntien tärkein yhteistyökumppani.

Esteettömyyttä parantavien toimenpiteiden vaikutuksia on vaikeampi seurata kuin liikenneturvallisuuden, koska käytössä ei ole samanlaisia mittareita. Vaikutusseurantaa ja esteettömyyttä kuvaavia mittareita tulisikin kehittää.

Esteettömyyden sisällyttämistä liikenneturvallisuussuunnitteluun voitaisiin helpottaa myös laatimalla valmiita malleja esimerkiksi kyselylomakkeille ym. Lisäksi olisi syytä esimerkiksi pilottihankkeen muodossa selvittää, mitä esteettömyyden huomioon ottaminen eri laajuuksissaan tarkoittaa liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan kuluva työpanoksen ja kustannuksien kannalta.

7 KIRJALLISUUSLUETTELO

Liikenneturvallisuussuunnitelma 2001–2005. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 2/2000, Helsinki 2000.

Kohti esteetöntä liikkumista – Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 2/2003, Helsinki 2003.

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneministeriö, Tielaitos, Kuntaliitto ja Liikenneturva, Helsinki 1999.

Esteetön ympäristö kaikille. Tiehallinto, Helsinki 2002.

Esteettömyyden tila – ohje esteettömyyskartoitukseen tekemiseen tiepiireissä. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 38/2002. Helsinki 2002.

Kevyen liikenteen suunnittelu. Tielaitos, Helsinki 1998.

Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu. Tielaitos, Helsinki 2000.

Liikenteen rauhoittaminen – ohjeita ja esimerkkejä. LYYLI -raporttisarjan nro 28. Ympäristöministeriö ym., Helsinki 2001.

Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 50/2004. Helsinki 2004.

Esteetön asuinkortteli. VTT tiedotteita 2090. VTT, Espoo 2001.

Sujuvampi arki ikääntyville – yhdyskuntien suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito väestön ikääntyessä. Suomen Kuntaliitto, Helsinki 2004.

8 LIITTEET

- Liite 1: Sähköpostikysely
- Liite 2: Asiantuntijatyöpajan osallistujat
- Liite 3: Eräitä esteettömyyttä tukevia liikenneturvallisuustoimenpiteitä
- Liite 4: Liikenneturvallisuussuunnitelmaprosessi ja esteettömyyden huomioon ottaminen eri vaiheissa

SÄHKÖPOSTIKYSELY

1. Onko kuntien esteettömyys- ja liikenneturvallisuustyössä mielestäsi tällä hetkellä päällekkäisyyksiä tai luonnollisia linkkejä toisiinsa?
- 2a. Miten ja missä laajuudessa esteettömyys- ja liikenneturvallisuustyötä tulisi yhdistää?
- 2b. Mitkä ovat suurimmat esteet näiden kahden yhdistämiselle?
3. Miten esteettömyys voitaisiin oman kokemuksesi mukaan ottaa huomioon liikenneturvallisuussuunnitelmissa?
4. Ovatko jotkin liikenneturvallisuutta parantavat toimet ovat mielestäsi ristiriidassa esteettömyyden parantamisen kanssa?

ASiantuntijatyöpajan osallistujat**Aika:** 29.10.2004 klo 9:30 – 14**Paikka:** Tiehallinto, Pasila**Osallistujat:**

Sonja Heikkinen	ESLH
Pirjo Tujula	Helsingin kaupunki
Tarja Korhonen	Liikenneturva
Soile Koivuniemi	LSLH
Maija Stenvall	LT-Konsultit / ELSA-ohjelma
Kimmo Kiuru	Hyvinkään kaupunki
Harri Leivo	Invalidiliitto
Antti Kärki	Turun tiepiiri
Petteri Katajisto	Ramboll

ERÄITÄ ESTEETTÖMYYTTÄ TUKEVIA LIKENNETURVALLISUUSTOIMENPITEITÄ

Monet liikenneturvallisuustoimenpiteet parantavat suoraan tai välillisesti myös esteettömyyttä. Seuraavassa on esitetty muutamia liikenneturvallisuussuunnitelmissa usein esiintyviä toimenpiteitä, jotka parantavat myös liikkumis- ja toimintaesteisten henkilöiden liikkumisedellytyksiä. Luettelo ei ole tarkoitettu kattavaksi, vaan esimerkinomaiseksi.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Parantaa kävelijöiden ja pyöräilijöiden ohella myös esimerkiksi pyörätuolia ja rollaattoria käyttävien liikkumisedellytyksiä sekä kohteiden saavutettavuutta.

Kunnossapidon parantaminen. Kevyen liikenteen väylän liukkauden torjunta parantaa kaikkien tielläliikkujien liikenneturvallisuutta ja vähentää etenkin vanhusten liukastumistapaturmia.

Korkeat lumikasat ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välissä voivat muodostaa näkemäesteen, jonka takaa autoilijan on vaikea havaita suojatietä ylittämään lähtevää pyörätuolissa istujaa tai lasta.

Katulämmitys parantaa esteettömyyttä huomattavasti. Keväällä hiekan poistolla on myös vastaavia edellä kuvattuja vaikutuksia.

Valaistuksen parantaminen. Valaistuksen lisääminen parantaa kaikkien kulkumuotojen turvallisuutta ja etenkin jalankulkijan tai pyöräilijän näkyvyyttä autoilijan suuntaan. Varsinkin näkövammaisen tarvitsee huomattavasti enemmän valoa nähdäkseen ja erottaakseen yksityiskohtia kuin henkilö, jolla on normaali näkökyky. Valon tulee olla tasaista, eikä pimeitä kohtia saa olla. Valaisimet tulee sijoittaa samalle puolelle kulkuväylää yhtenäiseksi riviksi. Pysäkit ja suojatiet, samoin kuin opasteet, on valaistava erityisen hyvin.

Valon häikäisystä on haittaa näkövammaisille. Heikkonäköinen voi olla häikäisyherkkä ja tällöin väärä valaistus voi viedä lopunkin näkökyvyn.

Liikenteen rauhoittaminen. Liikenteen rauhoittamisen päätavoite on saada ajonopeudet turvalliselle tasolle. Toimenpiteinä voivat olla esimerkiksi nopeusrajoitusten alentaminen, katutilan jäsentely ja erilaiset rakenteelliset toimenpiteet, kuten korotetut suojatiet, hidasteet ja kiertoliittymät. Ajonopeuksien laskusta on hyötyä etenkin lapsille, iäkkäille sekä niille, jotka liikkuvat muita jalankulkijoita hitaammin.

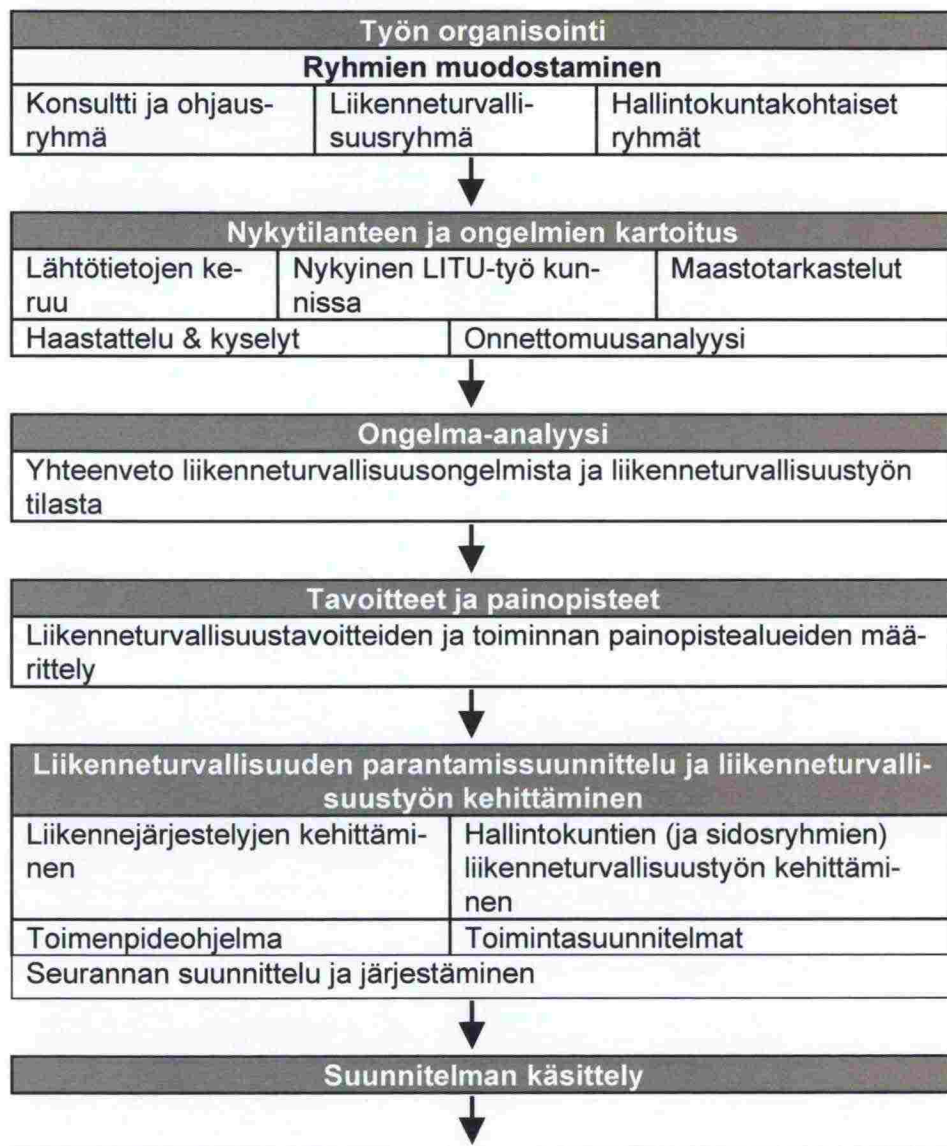
Välikaistan rakentaminen. Välikaista sekä erottelee jalankulkijat ja pyöräilijät autoliikenteestä. Välikaista saattaa myös estää esimerkiksi lapsen tai näkövammaisen harhautumisen ajoradalle, etenkin kun välikaista tehdään eri materiaalista kuin jalankulku- ja pyörätie. Välikaista toimii lisäksi liikenneteknisesti mm. liikennemerkkien ja istutusten sijoitustilana sekä lumitilana. Välikaistan puuttuessa kevyen liikenteen väylälle sijoitetut liikennemerkkit ja aurattu lumi saattavat muodostaa esteen liikkumis- ja toimimisesteisille.

Selkeä ja yksinkertainen opastus/viitoitus. Selkeä ja yksinkertainen opastus parantaa etenkin lasten ja vanhusten liikkumisedellytyksiä. Liikennejärjestelyjä selkeyttämällä, parantamalla opasteiden, liikennemerkkien ja tiemerkintöjen näkyvyyttä nämä ikäryhmät saavat enemmän aikaa havaintojen tekoon, päätöksentekoon ja toimintaan.

Näkemien parantaminen. Lapset, lyhytkasvuiset ja pyörätuolilla liikkuvat katsovat huomattavasti alemmalla ja näkyvät huomattavasti heikommin autoilijalle kuin suurin osa ihmisistä. Näkemien parantaminen lisää etenkin näiden tielläliikkujien liikenneturvallisuuksua.

Alikulun rakentaminen. Alikulku parantaa oleellisesti varsinkin kadunylityksen turvallisuutta. Liikkumis- ja toimimisesteiden kannalta alikulku on usein ylikulkua parempi ratkaisu. Liikkumisesteisille ja iäkkäille ongelmia saattavat aiheuttaa alikulkuihin johtavat liian jyrkät luiskat.

LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN LAADINTAPROSESSI JA ESTEETTÖMYYDEN HUOMIOON OTTAMINEN ERI VAIHEISSA



Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

- Esteettömyysasiantuntemusta mukaan
- Sidosryhmäyhteistyö suunniteltava heti alussa

- Maastokäynneillä kirjataan esteettömyysongelmat sopivalla tarkkuudella
- Kyselyissä kysymyksiä, joilla selvitetään esteettömyysongelmia
- Kyselyiden kohderyhmiin lisää kattavuutta, koululaisten lisäksi myös liikkumis- ja toimimisesteiset huomioon

- Tavoitteiden muotoilu siten, että korostetaan esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden yhteneväisyyksiä, esimerkiksi "turvallinen, sujuva ja omatoiminen liikkuminen"
- Keskustelua turvallisuuden ja esteettömyyden edellytyksistä

- Vahvistetaan laatukäytävä- ja matkaketjuajattelua
- Määritellään tavoitellut nopeustasot esteettömyysnäkökulmasta
- Vertaillaan toimenpidevaihtoehtoa ja priorisoidaan toimet ongelman vakavuuden mukaan
- Ei aliarvioida kunnossapitotoimenpiteiden merkitystä

- Pyydetään lausuntoja
- Viedään päätöksentekokoneiston käsiteltäväksi

ISSN 1457-9871
ISBN 951-803-409-5
TIEH 3200912